

DP

COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI



Sommario

1	PREMESSE	2
2	LE ALTERNATIVE PROGETTUALI DEL DIBATTITO PUBBLICO	3
2.1	DESCRIZIONE FUNZIONALE DELLE ALTERNATIVE	3
2.1.1	<i>L'alternativa 1</i>	4
2.1.2	<i>L'alternativa 2</i>	5
2.1.3	<i>L'alternativa 3</i>	6
3	LE RICHIESTE DEL DIBATTITO	7
4	ANALISI TRASPORTISTICA SCENARIO POST DIBATTITO	24
4.1	IL NUOVO SCENARIO DI RIFERIMENTO (ALTERNATIVA 0)	24
4.2	I NUOVI SCENARI DI PROGETTO	26
4.3	I NUOVI SCENARI DI PROGETTO NELL'IPOTESI DI REALIZZAZIONE DI UNA STRADA DI TIPO "C" 28	
4.4	L'AGGIORNAMENTO DELL'ANALISI COSTI BENEFICI	29
5	LE ALTERNATIVE NEL CORSO DEL DIBATTITO	30
6	LE ALTERNATIVE POST DIBATTITO	34
6.1	ALTERNATIVA 1A RICHIESTA DAGLI ENTI	34
6.2	ALTERNATIVA 1B OTTIMIZZAZIONE TRASPORTISTICA DELLA 1A	36
6.3	ALTERNATIVA 2 A	36
7	LE ANALISI DELLE ALTERNATIVE	44
7.1	ASPETTI AMBIENTALI	44
7.1.1	<i>La metodologia utilizzata</i>	45
7.2	ASPETTI IDRAULICI	50
7.3	ASPETTI ARCHEOLOGICI	59
8	CONCLUSIONI	64

1 PREMESSE

A norma del DPCM 76/2018, è stato avviato un dibattito pubblico sul Progetto di Fattibilità tecnico – economica (PFTE) per la realizzazione del collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 del Mediterraneo e la variante alla statale n.18 ad Agropoli, indetto dal proponente dell'opera, ANAS spa – proseguendo un ciclo in questo processo sempre nel territorio campano.

Il proponente, nel presente Dossier conclusivo, esplicita le osservazioni accolte e quelle respinte, motivando le scelte. Il DPCM 76/2018 prevede che a questo Dossier conclusivo venga allegata la relazione conclusiva a cura della coordinatrice del dibattito pubblico di cui costituisce parte integrante avviato a maggio.

La relazione conclusiva della Coordinatrice del Dibattito Pubblico ed il presente Dossier finale del Proponente, che riportano i risultati della procedura di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. 50/2016 saranno inviati con il PFTE al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere obbligatorio. Successivamente, come previsto dall'art. 23, comma 1, lettera g), del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, gli stessi atti andranno a corredo dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 D.Lgs.152/2006 alle autorità competenti (Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali e Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio).

Il processo di interlocuzione con il territorio proseguirà nelle specifiche occasioni individuate dalle norme, come ad esempio la procedura di VIA e la Conferenza di Servizi al compimento dei diversi step progettuali, non escludendo nuove occasioni di confronto con la cittadinanza, raccogliendo costantemente osservazioni e proposte utili a migliorare la definizione progettuale.

2 LE ALTERNATIVE PROGETTUALI DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 DESCRIZIONE FUNZIONALE DELLE ALTERNATIVE

Durante il Dibattito Pubblico conclusosi sono state presentate tre soluzioni alternative che prevedono la realizzazione di una nuova strada che colleghi l'autostrada A2 con Agropoli. La lunghezza complessiva è di circa 35 km di cui quasi 25 Km prevedono una doppia carreggiata ciascuna con due corsie per senso di marcia, gli ultimi 10 Km invece prevedono un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia.

Il percorso dell'asse stradale è condizionato dalla qualità e dai vincoli fisici presenti nell'area che è caratterizzata dalla presenza di due fiumi, il Sele e il Calore, da aree di notevole pregio naturalistico paesaggistico, ambientale e archeologico.

Le scelte per la definizione del tracciato hanno tenuto in considerazione tutte le esigenze: la necessità di una nuova strada con un elevato il livello di servizio, il decongestionamento delle strade esistenti, il miglioramento della sicurezza stradale, il contenimento di consumo di suolo, la necessità di conciliare l'andamento e le dimensioni della strada con le norme ministeriali che regolano la geometria della strada come l'ampiezza delle curve, la pendenza, l'ampiezza della visibilità per garantire l'arresto dei veicoli in emergenza, con le caratteristiche ambientali e geomorfologiche del territorio.

Seguendo le indicazioni delle norme ministeriali, la strada verrà classificata come extraurbana principale (**categoria Tipo B**) e prevederà un intervallo di velocità di progetto fra 70 e 120 km/h come detto, avrà due carreggiate con due corsie per senso di marcia con una larghezza complessiva di 22 metri (vedi **Figura 1**). L'ultimo tratto che prevede l'adeguamento della strada esistente è invece a singola carreggiata classificata come strada extraurbana secondaria (**categoria Tipo C**) con una larghezza di 10,50 metri (vedi **Figura 2**).





Figura 1 - Sezione tipo strada di categoria "B"

Lungo l'itinerario, in corrispondenza dei principali comuni, sono previsti 5 svincoli con specifiche rampe di ingresso e uscita e un semisvincolo in località Agropoli Zona industriale



Figura 2 - Sezione tipo strada di categoria "C"

Al fine di poter comparare le alternative progettuali, per tutte sono stati previsti gli stessi punti di inizio e fine degli itinerari, ossia, lungo l'asse autostradale A2 con la realizzazione di un nuovo svincolo di Eboli e lo svincolo "Agropoli zona industriale" ove inizia il tratto di transizione tra la strada a quattro corsie e quella a due corsie, l'ultimo tratto di adeguamento resta identico per tutte e tre le alternative sino al raggiungimento di Agropoli.

APPROFONDIMENTO

Le **strade di tipo B** sono strade extraurbane principali a doppia carreggiata con almeno due corsie per senso di marcia e banchine. Per ogni carreggiata le corsie sono larghe 3,75 metri per senso di marcia e sono affiancate da una banchina larga 1,75 metri a destra e da una banchina larga 0,5 metri a sinistra.

Le **strade di tipo C** sono strade extraurbane secondarie a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. La carreggiata è composta da corsie larghe 3,75 metri per senso di marcia, affiancate da banchine larghe 1,50 metri.

2.1.1 L'alternativa 1

Il progetto stradale si compone di un'asse principale, che si sviluppa da Nord verso Sud, attraverso un tracciato lungo circa 35 Km, prevalentemente in rilevato con altezze comprese tra 4 e 7 metri. Il tracciato prevede due carreggiate e due corsie per senso di marcia per i primi 25 Km circa, e una carreggiata con una corsia per senso di marcia fino alla fine dell'intervento.

L'infrastruttura stradale prevista dall'Alternativa 1 si collega all'Autostrada A2 attraverso la realizzazione del nuovo svincolo sull'autostrada A2 ubicato all'interno del territorio comunale di Eboli. Lungo il tracciato è prevista la ricucitura della viabilità esistente che il nuovo asse interrompe; infatti, per le strade a 4 corsie gli attraversamenti diretti della strada non sono consentiti, in alcuni casi le interferenze della viabilità di progetto con quella esistente vengono risolte con la realizzazione di ponti lungo l'asse di progetto, che garantiscono lo scavalco della viabilità locale.

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche tecniche dell'alternativa 1.

Alternativa	Progr.	Progr.	L	Sezione	Tipo intervento
Alternativa 1	0+000	24+640	24640	B	Nuova realizzazione
	24+640	26+301	1661	B	Adeguamento in sede alla S.S. 18
	26+301	26+760	459	-	Tratto di transizione
	26+760	34+706	7946	C	Adeguamento in sede alla S.S. 18

lungo questa alternativa sono presenti i seguenti svincoli:

- SV01: Svincolo A2 con configurazione tipo a trombetta;
- SV02: Svincolo di Altavilla Silentina - configurazione tipo a losanga;
- SV03: Svincolo Località Ponte Barizzo- configurazione tipo a losanga;
- SV04: Svincolo di Capaccio Scalo - configurazione tipo a losanga;
- SV05: Svincolo di Paestum- con configurazione tipo a trombetta;
- SV06: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale;

Su questa alternativa sono presenti 7 viadotti di cui il più lungo è di 6.935 metri, 3 ponti e numerose viabilità di ricucitura.

Lo sviluppo complessivo del tracciato in variante dell'alternativa 1 risulta così suddiviso:

Alternativa1	lung.h.m	%
Svincoli	6	
Galleria		
Rilevato	15300	40%
Trincea	3500	9%
Viabilità Di Ricucitura	3103	8%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	8329	22%

Costo investimento

Per l'alternativa 1 è stato stimato un importo lavori di circa 1.181 milioni di euro con un tempo di realizzazione pari ad 8 anni circa.

2.1.2 L'alternativa 2

Questa alternativa si compone di un'asse principale, che pure si sviluppa da Nord verso Sud, di lunghezza pari a 35 Km circa, prevalentemente in rilevato con altezze comprese tra 4 ed 8 metri.

Nell'ambito di questa alternativa progettuale, il tracciato stradale coincide con quello dell'Alternativa 1 precedentemente descritta, a meno del tratto compreso tra lo svincolo di Altavilla Silentina e quasi fino allo svincolo di Capaccio Scalo. In tale tratto, inoltre, questa alternativa si differenzia dalle altre due, per la presenza di una Galleria naturale dello sviluppo di circa 750 m, nel quale si è previsto di separare le due carreggiate con una distanza tra i due forni di circa 27 m.

La parte di tracciato che si differenzia dall'Alternativa 1 si sviluppa prevalentemente ad est del Fiume Sele fino allo Svincolo di capaccio Scalo. Lungo il tracciato è prevista la ricucitura della viabilità esistente che il nuovo asse interrompe; non essendo consentiti per le strade a 4 corsie gli attraversamenti a raso, in alcuni casi le interferenze della viabilità di progetto con quella esistente vengono risolte attraverso la realizzazione di ponti lungo l'asse di progetto, che garantiscono lo scavalco della viabilità locale. Come per tutte le alternative sono previsti 6 svincoli che consentono il collegamento dell'asse stradale di progetto con le viabilità esistenti, una galleria di 750 metri e 9 viadotti di cui il più lungo di 5.224 metri.

Alternativa	Progr.	Progr.	L	Sezione	Tipo intervento
Alternativa 2	0+000	24+734	24734	B	Nuova realizzazione
	24+734	26+370	1636	B	Adeguamento in sede alla S.S. 18
	26+370	26+830	460	-	Tratto di transizione
	26+830	34+776	7946	C	Adeguamento in sede alla S.S. 18

Lo sviluppo complessivo del tracciato in variante dell'alternativa 2 risulta così suddiviso:

Alternativa 2	lung.h.m	%
Svincoli	6	
Galleria	750	
Rilevato	16600	45%
Trincea	3500	10%
Viabilità Di Ricucitura	1440	4%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	6786	18%

lungo questa alternativa sono presenti i medesimi svincoli dell'alternativa 1:

- SV01: Svincolo A2 con configurazione tipo a trombetta;
- SV02: Svincolo di Altavilla Silentina - configurazione tipo a losanga;
- SV03: Svincolo Località Ponte Barizzo - configurazione tipo a losanga;
- SV04: Svincolo di Capaccio Scalo - configurazione tipo a losanga;
- SV05: Svincolo di Paestum- con configurazione tipo a trombetta;
- SV06: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale

Costo investimento

È la soluzione più economica, oltre ad essere l'alternativa con tempi di realizzazioni inferiori alle altre due, con un importo lavori di circa 1.098 milioni di euro ed una tempistica realizzativa di 7 anni.

2.1.3 L'alternativa 3

Il progetto stradale dell'alternativa 3 deriva dallo studio di fattibilità redatto dal Consorzio di scopo e consegnato ad Anas che, come detto nella premessa del dossier, è stato la base dello sviluppo della progettazione. Tale tracciato seppur sottoposto a ottimizzazioni e adeguamenti normativi risulta essere l'alternativa più costosa e con tempi realizzativi più lunghi.

Il tracciato in esame ha le medesime caratteristiche dei precedenti con il tratto a doppia carreggiata leggermente più lungo dei precedenti.

Lungo il tracciato è prevista la ricucitura della viabilità esistente che il nuovo asse interrompe; non essendo consentiti per le strade a 4 corsie gli attraversamenti a raso in alcuni casi le interferenze della viabilità di progetto con quella esistente vengono risolte attraverso la realizzazione di sottopassi lungo l'asse di progetto, che garantiscono l'attraversamento della viabilità locale. Come per tutte le alternative sono previsti 6 svincoli che consentono il collegamento dell'asse stradale di progetto con le viabilità esistenti, 3 ponti e 3 viadotti di cui il più lungo di 8.016 metri.

Anche lungo questa alternativa sono presenti i medesimi svincoli delle precedenti:

- SV01: Svincolo A2 con configurazione tipo a trombetta;
- SV02: Svincolo di Altavilla Silentina - configurazione tipo a losanga;
- SV03: Svincolo Località Ponte Barizzo- configurazione tipo a losanga;
- SV04: Svincolo di Capaccio Scalo - configurazione tipo a losanga;
- SV05: Svincolo di Paestum- con configurazione tipo a trombetta;
- SV06: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale

Alternativa	Progr. in. [m]	Progr. fin. [m]	L [m]	Sezione tipo	Tipo intervento
Alternativa 3	0+000	24+650	24650	B	Nuova realizzazione
	24+650	26+350	1700	B	Adeguamento in sede alla S.S. 18
	26+350	26+760	410	-	Tratto di transizione
	26+760	34+753	7993	C	Adeguamento in sede alla S.S. 18

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche tecniche dell'alternativa 3.

Alternativa 3	lung. m	%
Svincoli	6	
Galleria		
Rilevato	14000	37%
Trincea	2500	7%
Viabilità Di Ricucitura	2445	7%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	10529	28%

Costo investimento

Per l'alternativa 2 è stato stimato un importo lavori di circa 1.318.927.219 milioni di euro ed una tempistica realizzativa di oltre 10 anni.

3 LE RICHIESTE DEL DIBATTITO

ID	SINTESI OSSERVAZIONE (PROPOSTE)	ESITO	RISCONTRO
1	<p>1. Propone che il tracciato che ricade sul territorio comunale di Albanella venga spostato più all'interno rispetto a quanto prospettato da Anas S.p.A. Inoltre, propone che l'uscita Ponte Barizzo venga denominata "Uscita Albanella";</p> <p>2. Propone, altresì, che venga proposto un giusto indennizzo dei beni espropriati tenendo conto non solo del loro valore di mercato ma anche di quanto rappresentano in termini affettivi e morali.</p> <p>3. Ritiene, infine, di assoluta urgenza la manutenzione straordinaria della viabilità interna con particolare riguardo alla S.P. 11 Serre di Roccadaspide - Ponte Barizzo.</p>	<p>1. Trattata ed accolta</p> <p>2. Trattata e non perseguibile</p> <p>3. Non Trattata in quanto non di pertinenza al presente DP</p>	<p>1. Al fine di accogliere le diverse osservazioni da parte del territorio, Anas S.p.A. ha elaborato dei tracciati ottimizzati rispetto a quelli presentati all'avvio del DP, riportati nel seguito del Dossier conclusivo.</p> <p>Tra le modifiche effettuate, alla luce di quanto proposto, il segmento di tracciato dell'alternativa 2, ricadente nel comune di Albanella, è stato spostato più ad ovest (alternativa 2A), al fine di ridurre il consumo di suolo e di ottimizzare gli espropri. Difatti con questa scelta progettuale sono stati evitati espropri di edifici e di allevamenti di bufale presenti sul vecchio tracciato proposto; è stata anche eliminata l'interferenza con l'azienda posta a Tana di Volpe. In generale la revisione del tracciato ha comportato modifiche anche sullo svincolo Ponte Barizzo ove è stato mantenuto l'innesto sulla SP.11 con una dislocazione però nei pressi dell'attività industriale "Al Compound".</p> <p>Le denominazioni assegnate agli svincoli sono puramente indicative, necessarie solo ai fini della loro localizzazione. Tutti gli svincoli saranno provvisti di adeguata segnaletica verticale con le indicazioni delle località principali.</p> <p>Le modifiche apportate alle alternative di tracciato mirano a migliorare complessivamente la sostenibilità dell'opera da realizzare. Al fine di valutare le ricadute delle diverse soluzioni sul territorio interessato dal progetto, è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa, attraverso lo studio di alcuni indicatori significativi che affrontano le principali problematiche emerse nell'ambito del DP. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati, si rimanda ai capitoli 6 e 7.</p> <p>2. A seguito delle modifiche di tracciato legate alla volontà di Anas S.p.A. di accogliere le istanze ricevute durante il dibattito pubblico, i beni immobili individuati nelle fasce di esproprio hanno subito delle modifiche e saranno oggetto di approfondimento in termini di stime nelle successive fasi di progettazione. Difatti in tale fase progettuale le stime sono di tipo parametrico necessarie per valorizzare l'intero quadro economico dell'opera. Sarà solo a conclusione dell'intera progettazione che le indennità di esproprio verranno quantificate secondo il valore venale del bene, calcolato anche in funzione della destinazione d'uso reale e dimostrata. Le procedure di esproprio sono regolate dal D.P.R. 327/01 e s.m.i. secondo gli art. 17 e 22 bis.</p> <p>3. Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada in gestione ad altri enti, quale è la Sp.11a; pertanto, potranno essere previsti i soli interventi di adeguamento e ripristino interessati dal nuovo svincolo.</p>

<p>2</p>	<p>1.Optare per l'alternativa 0 per impedire la "devastazione" dei territori. Le azioni di decongestione per una fluidità del traffico dovrà interessare la SS18. Prevedere "semplicisticamente" un nuovo corridoio della velocità significa non voler affrontare le problematiche di un'intera area metropolitana che continuerà a crescere sotto gli impulsi delle attività economiche;</p> <p>2.Organizzare un tavolo tecnico nel quale implementare alternative progettuali nell'ottica della "rete esistente": SS18 e relativi tracciati provinciali e attivare processi di pianificazione urbanistica e dei trasporti in una prospettiva sistemica che si ispiri ai principi della sostenibilità e, altresì, che volga lo sguardo in una prospettiva attiva della transizione ecologica;</p> <p>3.Il raggiungimento della "valorizzazione del rapporto fra l'infrastruttura e la morfologia del territorio", attraverso il disegno di suolo a scala locale senza interruzione del traffico passante nell'ottica delle esperienze di urban design affermatesi a livello nazionale e internazionale</p>	<p>1,2,3. Trattate e non perseguibili</p>	<p>1. In merito alla richiesta pervenuta, l'alternativa 0, ossia il "non intervento" non risulta sostenibile dal punto di vista trasportistico e non soddisfa la domanda di traffico veicolare futura.</p> <p>Sebbene la realizzazione delle infrastrutture, previste negli strumenti di programmazione regionale e provinciale (prolungamento della SP417 "Aversana" fino a Capaccio Scalo, completamento della SP Fondo Valle Calore, nuovo sottopasso ferroviario in prossimità della stazione di Paestum), determini un miglioramento delle prestazioni della rete, non sono risolte le criticità che interessano la SS18 nella tratta tra Capaccio e Agropoli: infatti, il nuovo corridoio costiero che si realizza con il completamento della SP "Aversana", drena parte dei traffici della SS18 nella tratta tra Battipaglia e Capaccio. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno che sono del tutto insostenibili per l'attuale configurazione della SS18. Inoltre, in questo scenario, si prevede che su alcune tratte della SP Aversana il traffico giornaliero medio raggiunga valori di punta di oltre di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio insufficienti per le caratteristiche fisiche e funzionali della SP417. Per maggiori dettagli si rimanda all'analisi trasportistica post dibattito illustrata nel seguente documento. (Capitolo 4, paragrafo 4.1).</p> <p>Per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotonda in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18.</p> <p>In considerazione dei flussi di traffico stimati nell'area, si riportano alcune considerazioni di carattere ambientale, principalmente legate alle emissioni acustiche ed atmosferiche. Risulta evidente come una nuova infrastruttura rispetto al "non intervento" determini un consumo di suolo e delle modifiche dal punto di vista ambientale e paesaggistico che devono essere valutate al fine di minimizzare gli impatti sul territorio. L'esigenza di una nuova infrastruttura deriva dalla prevista domanda di trasporto, che metterà in crisi l'esistente sistema viario dell'area in esame, in particolare la SS18. Dal punto di vista ambientale la congestione dell'infrastruttura esistente in considerazione del "non intervento" determina un conseguente impatto ambientale legato all'inquinamento acustico ed atmosferico. Si specifica, infatti, come grazie alla realizzazione della nuova infrastruttura proposta il traffico veicolare potrà essere ridistribuito evitando livelli di gestione insostenibili sulla SS18.</p> <p>La riduzione del traffico sulla SS18, grazie al progetto previsto, determina un miglioramento sui ricettori residenziali e sensibili prossimi alla viabilità esistente sia dal punto di vista delle emissioni di ossidi di azoto, particolato, monossido di carbonio e anidride carbonica, sia rispetto ai livelli acustici prodotti dal traffico veicolare. Tali considerazioni valgono ancor più considerando che il numero di ricettori residenziali e sensibili prossimi all'esistente SS18 risulta notevolmente maggiore rispetto agli edifici prossimi alla nuova infrastruttura.</p> <p>Alla luce di ciò, considerando la non sostenibilità dell'alternativa zero ("non intervento"), le tre soluzioni di progetto inizialmente proposte ed oggetto di Dibattito Pubblico, sono state modificate introducendo due varianti progettuali al fine di accogliere il più possibile le diverse richieste del territorio emerse durante il DP. Con la finalità di valutare dal</p>
----------	---	---	--

			<p>punto ambientale, produttivo, paesaggistico e sociale quale delle due varianti proposte possa al meglio inserirsi nel contesto in esame, è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa attraverso il calcolo di alcuni indicatori significativi per il territorio in cui l'opera infrastrutturale si inserisce. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati, si rimanda ai capitoli 4, 6 e 7.</p> <p>2. L'organizzazione di un tavolo tecnico così come richiesto esula dalle competenze di Anas S.p.A.. Un intento di tal tipo rientra nelle competenze di governo del territorio e pianificazione territoriale e trasportistica in capo agli enti locali.</p> <p>3. La progettazione delle strade in Italia è normata dal DM del 05/11/2001 che stabilisce, in funzione della categoria stradale, le sue dimensioni e le regole di calcolo dell'andamento plano-altimetrico; pertanto, la progettazione non può prescindere dalla normativa di riferimento. Una volta definito il progetto verranno dettagliate tutte le opere di mitigazione ambientale finalizzate anche ad un buon inserimento dell'infrastruttura nel contesto.</p>
3	<p>Si richiede di valutare eventuali alternative progettuali che prevedano un minore consumo di suolo, valorizzando il reticolo stradale esistente, arrecando così meno danno all'intero agroecosistema.</p>	<p>Trattata si sono formulate nuove ipotesi di tracciato che prevedono un minor consumo di suolo ed un minor impatto</p>	<p>Sono state elaborate nuove alternative con lo scopo di ridurre l'impatto sulle aziende agricole, come ad esempio la variante nel comune di Eboli, in cui il tracciato è stato accostato il più possibile alla SP.30a, in modo tale da mantenere quest'ultima come viabilità locale e minimizzando il frazionamento delle aree agricole.</p> <p>Le tre soluzioni di progetto inizialmente proposte ed oggetto di Dibattito Pubblico sono state modificate introducendo due varianti progettuali, approfondite nel capitolo 6, al fine di accogliere il più possibile le diverse richieste del territorio emerse durante il DP.</p> <p>Tali varianti in generale riducono il consumo di suolo complessivo rispetto alle precedenti alternative grazie all'abbassamento dei rilevati, all'introduzione di muri e al prolungamento dei tratti in viadotto che garantiscono anche la continuità territoriale dei fondi attraversati.</p> <p>Ciò considerato, con la finalità di valutare dal punto di vista ambientale, produttivo, paesaggistico e sociale quale delle due varianti proposte possa al meglio inserirsi nel contesto in esame è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa attraverso il calcolo di alcuni indicatori significativi per il territorio in cui l'opera infrastrutturale si inserisce. Tra gli indicatori ne è presente uno specifico che tiene conto dell'ombreggiamento dei rilevati sulle aree agricole. Per i dettagli dell'analisi si rimanda ai capitoli 6 e 7.</p>
4	<p>Propone una variante all'alternativa n. 2, come da stralcio corografico allegato al contributo, che sposti il tracciato sul territorio di Albanella limitando i maggiori impatti negativi sul comparto agricolo.</p>	<p>Trattata ed accolta</p>	<p>Al fine di accogliere le diverse osservazioni da parte del territorio, Anas S.p.A. ha elaborato dei tracciati ottimizzati rispetto a quelli presentati all'avvio del DP, riportati nel seguito del Dossier conclusivo.</p> <p>Tra le modifiche effettuate, alla luce di quanto proposto, il tratto di tracciato dell'alternativa 2 ricadente nel comune di Albanella è stato spostato più ad ovest (alternativa 2A), al fine di ridurre il consumo di suolo e di ottimizzare gli espropri.</p> <p>Difatti con questa scelta progettuale sono stati evitati espropri di edifici e di allevamenti di bufale presenti sul vecchio tracciato proposto; è stata anche eliminata l'interferenza con l'azienda posta a Tana di Volpe. In generale la revisione del tracciato ha comportato modifiche anche sullo svincolo Ponte Barizzo ove è stato mantenuto l'innesto sulla SP.11 con una dislocazione però nei pressi dell'attività industriale "Al Compaund".</p> <p>Le modifiche apportate alle alternative di tracciato mirano a migliorare complessivamente la sostenibilità dell'opera da realizzare. Al fine di valutare le ricadute delle diverse soluzioni sul territorio interessato dal progetto, è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa, attraverso lo studio di alcuni indicatori significativi che affrontano le principali problematiche emerse nell'ambito del DP. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati, si rimanda ai capitoli 6 e 7.</p>

5	<p>1. Recuperare e definire l'attuale viabilità soprattutto la SS18 Tirrena inferiore e la Aversana;</p> <p>2. Sollecitare un tavolo di raccordo intercomunale con rappresentanti di categorie dei vari settori attivi che tenga conto delle necessità dei territori attraversati.</p>	<p>1. Trattata ed accolta parzialmente</p> <p>2. Trattata e non perseguibile</p>	<p>1. La SS18, nella tratta di interesse del presente progetto, è oramai una strada che è stata inglobata all'interno dei tessuti edificati dei territori attraversati, per il proliferare delle più diversificate attività nelle aree a margine del tracciato. Di fatto, stante le attuali preesistenze e le limitazioni degli spazi ai margini del sedime stradale è impossibile ipotizzare di recuperare caratteristiche di funzionalità proprie di una strada extraurbana</p> <p>Per la SP Aversana, vale quanto esposto in risposta all'osservazione 1 di cui al punto 3. Tale strada non rientra nella gestione Anas S.p.A. In sede di studio di traffico è stato considerato il suo completamento oltre l'intersezione con la SP30b nella definizione del nuovo scenario di riferimento (o Alternativa 0), descritto al paragrafo 4.1</p> <p>2. Il dibattito pubblico è stata un'occasione importante per raccogliere le esigenze del territorio; infatti, a seguito dell'ascolto sono state apportate modifiche al tracciato originariamente proposto. In merito alla specifica richiesta di un tavolo intercomunale, qualora convocato, Anas si rende disponibile ad apportare il proprio contributo qualora richiesto.</p>
6	<p>1. Nel tratto A2-Svincolo di Altavilla: si considerano indifferentemente i percorsi contenuti nell'ipotesi progettuale "1-A" oppure "2-A";</p> <p>2. Nel tratto Svincolo di Altavilla – Svincolo di Ponte Barizzo: si considera il percorso contenuto nell'ipotesi "1-A";</p> <p>3. Nel tratto Svincolo di Ponte Barizzo – Innesso SS.18.VAR: a partire dallo svincolo di Ponte Barizzo si propone la nuova costruzione di una sezione stradale di tipo B che, distaccandosi dal percorso tracciato nell'ipotesi progettuale "1-A", transitando a est dell'attuale tracciato della SS.18 e "alle spalle" degli abitati esistenti" e nella c.d. Area PIP (mai effettivamente decollata e instauratasi) si riconnette alla SS.18 VAR subito a sud dell'attuale rotatoria in località "Cerro" che smista il traffico della SS.18 tra l'abitato di Capaccio Scalo e la SS.18 VAR.</p> <p>4. Si propone il raddoppio, ovvero la trasformazione in sezione stradale di tipo "B", dell'attuale SS 18 VAR, nel tratto compreso tra l'innesto di cui al punto 3 e il punto in cui, sulla base dei progetti previsti è previsto il sezionamento in strada di tipo "C". Sulla SS.18 VAR adeguata a tipo "B" dovrebbero essere previsti gli svincoli di Capaccio Scalo (nei pressi della SS.166), Paestum (nei pressi del edificando sottopassaggio ferroviario), Agropoli – Zona industriale, adeguando gli attuali svincoli.</p>	<p>1,2,3,4 Trattate e accolte parzialmente</p>	<p>Riscontro a tutti i punti</p> <p>Al fine di accogliere le diverse osservazioni da parte del territorio, Anas S.p.A. ha elaborato dei tracciati ottimizzati rispetto a quelli presentati all'avvio del DP, riportati nel seguito del Dossier conclusivo.</p> <p>Tra le modifiche effettuate, alla luce di quanto proposto, il tratto di tracciato dell'alternativa 2 ricadente nel comune di Albanella è stato spostato più ad ovest (alternativa 2A), al fine di ridurre il consumo di suolo e di ottimizzare gli espropri. Difatti con questa scelta progettuale sono stati evitati espropri di edifici e di allevamenti di bufale presenti sul vecchio tracciato proposto; è stata anche eliminata l'interferenza con l'azienda posta a Tana di Volpe. In generale la revisione del tracciato ha comportato modifiche anche sullo svincolo Ponte Barizzo ove è stato mantenuto l'innesto sulla SP.11 con una dislocazione però nei pressi dell'attività industriale "Al Compaund".</p> <p>Le modifiche apportate alle alternative di tracciato mirano a migliorare complessivamente la sostenibilità dell'opera da realizzare. Al fine di valutare le ricadute delle diverse soluzioni sul territorio interessato dal progetto, è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa, attraverso lo studio di alcuni indicatori significativi che affrontano le principali problematiche emerse nell'ambito del DP. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati, si rimanda ai capitoli 6 e 7.</p> <p>Per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotatoria in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18.</p> <p>Inoltre, si mette in evidenza che: nell'area PIP, sono in corso di realizzazione dei nuovi fabbricati industriali a ridosso della SP 241 che "chiudono" il corridoio, eliminando la possibilità dell'inserimento di un adeguato tracciato stradale per una viabilità di tipo B, per i dettagli si rimanda al capitolo 6.</p> <p>Per quanto riguarda, lo svincolo sulla SS.166 "Capaccio Scalo", è stata sviluppata per l'alternativa 1A una nuova soluzione, in cui non è previsto lo svincolo sulla SS.166, ma un nuovo svincolo nei pressi della località "Cerro" sulla SP.421, con un collegamento tra quest'ultimo e lo svincolo esistente, opportunamente adeguato, tra la SS.18 e la SS.166.</p> <p>L'aver ipotizzato tale nuovo svincolo, ha però messo alla luce una criticità da un punto di vista trasportistico, in quanto lo stesso non è funzionale alla corretta distribuzione dei flussi di traffico (approfonditi nel capitolo 4). Difatti al fine di</p>

			rendere più funzionale l'alternativa 1A è stata ipotizzata un'ottimizzazione di tracciato denominata 1B. , Per maggiori dettagli si rimanda al documento allegato. Per lo svincolo di Paestum, invece, nei pressi del sottopassaggio ferroviario in progetto, ricadendo nel tratto di adeguamento a tipo B, ma di "manutenzione", non è possibile accogliere il suggerimento.
7	Collegare la "Fondovalle Calore" a Vallo della Lucania affinché quest'ultimo diventi il centro del Cilento e non partire dalla periferia del Cilento. Vallo si troverebbe al centro della superstrada attuale e da qui il traffico si può agevolmente spostare a sud verso Sapri e a nord verso Agropoli.	Trattata ma non rientrante nel presente DP	Come emerso nel corso del dibattito è in avanzamento l'iter che porterà al completamento della Fondovalle Calore nella tratta tra la SS166 (località Madonna della Stella di Roccadaspide) e la SS19 a Serre. Non è emersa, nel corso del dibattito, l'esistenza di proposte progettuali relative al suo prolungamento verso Vallo della Lucania. D'altronde, trattandosi di viabilità di competenza regionale e provinciale, la sua gestione e la programmazione di interventi di completamento di questo itinerario non rientrano nelle competenze di Anas S.p.A.
8	Si propone un tracciato alternativo così delineato: Pontecagnano, Aeroporto, Litoranea, Agropoli sud. I flussi veicolari, sarebbero assistiti da adeguati tabelloni elettronici per segnalare i tempi di percorrenza per le varie destinazioni, e si ripartirebbero "naturalmente" tra i due assi SS 18 e litoranea mettendo fine all'attuale congestione. Un provvedimento locale, inoltre, potrebbe essere il potenziamento della rotatoria tra l'uscita di Agropoli sud e la statale 267 a meno che da tali rilevamenti scaturisse la necessità di ristrutturare la statale 267 portandola da due a quattro corsie fin dove questo sarebbe necessario.	Trattata ma non di pertinenza del presente DP	Le ipotesi di riassetto della rete stradale dell'area della piana del Sele esulano dalle competenze di Anas S.p.A. Sono stati, tuttavia, raccolti gli elementi di programmazione locale sulle infrastrutture stradali per aggiornare lo scenario trasportistico di riferimento (Alternativa 0) che rappresenta l'indirizzo programmatico della Regione Campania e della Provincia di Salerno nell'area della piana del Sele. I pannelli a messaggio variabile hanno lo scopo di migliorare la sicurezza, infatti, forniscono brevi comunicazioni in tempo reale nel caso di incidenti o traffico, non possono essere considerati come un fattore di scelta dell'itinerario.

9	<p>L'ipotesi alternativa, alla progettata arteria interessa unicamente l'ultimo tratto del "progettato collegamento A2 Eboli/Agropoli" (con inizio nei pressi della località Cerro e/o a ridosso della S.S. 166 Capaccio Scalo/Roccadaspide per terminare nel territorio di Agropoli). Nello specifico: l'ultimo tratto, dell'ipotizzato tracciato previsto dall'Anas S.p.A., che interessa per gran parte il comune di Capaccio Paestum (indicativamente, raggiunge il 20/25% dell'intero percorso) è posizionato parallelamente ed a brevissima distanza dall'attuale S.S. 18 con inizio in località Rettifilo (di Capaccio Paestum) e termina ad inizio del comune di Agropoli, ove si completa anche la progettata arteria. Si tratta di un'area immune da qualsiasi intrusione urbanistica: case, aziende, impianti produttivi ed altro ancora, sono ubicate a notevole distanza da codesto asse viario pertanto, si potrebbe pensare di ampliare l'esistente S.S. 18 (con la realizzazione di una doppia corsia per ogni senso di marcia) dalla località Cerro in direzione Agropoli evitando la realizzazione dell'ultimo tronco stradale progettato che dalla località Rettifilo ad Agropoli, "interferisce" con la S.S. 166 Capaccio Scalo/Roccadaspide "abbraccia" le colline di Capaccio, "attraversa" il fiume Capo di Fiume ed il fiume Solofrone.</p>	<p>Trattata e non perseguibile</p>	<p>Come già riportato nelle precedenti risposte, per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotonda in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18. Difatti, si precisa che l'area proposta per l'ampliamento della S.S. 18 risulta libera e immune da qualsiasi intrusione urbanistica proprio per la presenza della fascia di protezione speciale intorno all'antica città di Paestum (L.220/57). Si mette in evidenza, inoltre, che l'ampliamento della SS.18 con l'inserimento di complanari, comporta un ingombro trasversale superiore a quello previsto per la tipo B (Vedi immagine scheda sez. tipo C1 con viabilità laterali), pertanto tale modifica di sezione non comporta effettivi benefici in termini di ingombro del territorio.</p>
10	<p>Sarebbe preferibile, invece di potenziare la mobilità su gomma, puntare su spostamenti collettivi e mobilità alternativa.</p>	<p>Trattata ma non oggetto del presente DP</p>	<p>Tale affermazione, esula dalla possibilità di deduzione da parte di Anas, infatti afferisce scelte strategiche di gestione del territorio e della mobilità, di competenza di altri organi e di cui Anas può solo eventualmente prendere atto. Anas propone i progetti in conformità al mandato ministeriale e ai contenuti del contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas.</p>
11	<p>Viene proposto un tracciato alternativo esposto nel contributo integralmente allegato. La revisione proposta dell'alternativa 2 consentirebbe la realizzazione dell'opera anche a minori costi rispetto alle previsioni della stessa alternativa "2", stante l'eliminazione dal progetto revisionato di interventi riguardanti gallerie, molteplici viadotti e molte parti in rilevato, il quasi nullo impegno di nuovo suolo, l'irrilevante/nullo impegno sull'edificato da demolire/danneggiato e non da meno l'inutile svincolo di Paestum, il tutto con soluzioni progettuali meglio sostenibili nel contesto del territorio che puntano al recupero/adeguamento dell'esistente viabilità provinciale (421) e statale (SS18)</p>	<p>Trattata e non perseguibile</p>	<p>La soluzione non risulta realizzabile per i motivi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tratto che ripercorre la SP.241, fino alla rotonda località "Cerro", occorre prevedere oltre alla viabilità di tipo B, anche il ripristino della viabilità locale necessaria soprattutto per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli. Pertanto, la soluzione proposta, anche se ripercorre una viabilità esistente non ridurrebbe il consumo di territorio. Lo "Svincolo-Raccordo" raccordo in corrispondenza Località "Cerro", andrebbe a caricare ulteriormente un nodo già attualmente fortemente trafficato; ▪ Sembrerebbe prevista una intersezione a rotonda che in base al D.M19/04/2006 non è possibile applicare su una viabilità di tipo B. Poiché la zona è fortemente antropizzata non risulta fattibile un'altra soluzione di svincolo; ▪ tratto da rotonda località "Cerro" fino a Paestum vale quanto affermato anche nei riscontri precedenti. Pertanto, per le argomentazioni sopra riportate la soluzione proposta non appare percorribile; ▪ d) rientra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L.220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area.

<p>12</p>	<p>DOMANDE:</p> <p>A. Nel vostro studio di fattibilità sono stati considerati i flussi sulla Litoranea e sull'Aversana?</p> <p>B. Lo scenario futuro che avete ipotizzato di intensificazione del traffico su ruote per il 2031 ha tenuto conto che le politiche europee se non mondiali vanno nella direzione opposta? E cioè incentivazione del trasporto pubblico, della ciclo pedonalizzazione, della mobilità marittima lasciando sempre meno spazio a quella su gomma individuale?</p> <p>C. Le foto inserite, in particolare lo stato futuro dello svincolo di Paestum, posso sapere da che distanza sono state fatte?</p> <p>D. I dati rilevati per il consumo di suolo agricolo fanno riferimento all'arco 2000-2010. È un rilevamento tecnico? Avete idea di come è cambiato in 13 anni?</p> <p>E. Tra i cittadini di Capaccio Paestum c'è una convinzione diffusa che questa Bretella possa fermarsi a Ponte Barizzo non per mancanza di fondi ma per scelte politiche. Per voi sarebbe una variante a questo progetto praticabile a risoluzione dei problemi per cui è nato?</p> <p>PROPOSTE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Considerare l'alternativa 0 come "un punto di partenza"; 2. Completare l'Aversana e canalizzarla già da Salerno e Battipaglia che è il collegamento più naturale con l'Aeroporto di Pontecagnano; 3. Completare il progetto di rifunzionalizzazione della SS 18 che è stata realizzata solo per la parte delle rotonde e non delle complanari; 4. Completare la "Fondovalle Calore"; 5. Cantierizzare il progetto dello svincolo di Eboli inserito nello strumento urbanistico comunale; 6. Rinunciare al progetto e costituire un tavolo tecnico partecipato per i sindaci di tutti i territori a sud di Salerno e i rappresentanti degli interessi diffusi. 	<p>A. Trattata e rimodulato lo scenario di traffico di riferimento</p> <p>B. Trattata ma non di pertinenza del presente DP</p> <p>C. Trattata</p> <p>D. Trattata ed aggiornato lo studio</p> <p>E. Trattata il progetto prevede la realizzazione dell'intero itinerario</p> <p>PROPOSTE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trattata ed approfondita a seguito delle nuove viabilità in corso di completamento o ma non perseguibile 2. Trattata ma non risolutiva per la tratta da Capaccio verso il Cilento 3. Trattata ma non risolutiva delle problematiche di traffico presenti nella zona 	<p>PROPOSTE RISCONTRO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In merito alla richiesta pervenuta, l'alternativa 0, ossia il "non intervento" non risulta sostenibile dal punto di vista trasportistico per soddisfare la domanda di traffico veicolare futura. Sebbene la realizzazione delle infrastrutture previste negli strumenti di programmazione regionale e provinciale (Prolungamento della SP417 "Aversana" fino a Capaccio Scalo, Completamento della SP Fondo Valle Calore, nuovo sottopasso ferroviario in prossimità della stazione di Paestum) determini un miglioramento delle prestazioni della rete, non sono risolte le criticità che interessano la SS18 nella tratta tra Capaccio e Agropoli: infatti, il nuovo corridoio costiero che si realizza con il completamento della SP "Aversana", drena parte dei traffici della SS18 nella tratta tra Battipaglia e Capaccio. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno che sono del tutto insostenibili per l'attuale configurazione della SS18. Inoltre, in questo scenario, si prevede che su alcune tratte della SP Aversana il traffico giornaliero medio raggiunga valori di punta di oltre di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio insufficienti per le caratteristiche fisiche e funzionali della SP417. Per maggiori dettagli si rimanda all'analisi trasportistica post dibattito illustrata nel seguente documento. (Capitolo 4, paragrafo 4.1). 2. Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori quali l'Aversana. 3. L'ampliamento della SS.18 con l'inserimento di complanari, comporta un ingombro trasversale superiore a quello previsto per la tipo B (Vedi immagine scheda sez. tipo C1 con viabilità laterali), pertanto tale modifica di sezione non comporta effettivi benefici in termini di ingombro del territorio, oltre al fatto che nell'area di vincolo archeologico non è possibile effettuare alcun intervento stradale. 4. Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori quali la Fondo Valle Calore. 5. E' stato sviluppato, per entrambe le alternative, uno svincolo completo a servizio di Eboli, nei pressi della zona prevista dal PRG. 6. Come detto in precedenza, Anas propone i progetti in conformità al mandato ministeriale e ai contenuti del contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e Anas.
-----------	---	---	---

		<p>4. Trattata</p> <p>5. Trattata e inserito un nuovo svincolo ad Eboli</p> <p>6. Trattata ma non di pertinenza del presente DP</p>	
13	<p>1. Realizzare delle complanari o dei sottopassi nei punti della SS18 di maggiore e frequente congestione del traffico;</p> <p>2. Completare l'Aversana collegandola a nord con la tangenziale di Salerno, e quindi con l'autostrada, e a sud realizzando quell'ultimo tratto di collegamento con Capaccio Paestum;</p> <p>3. Migliorare e potenziare la Litoranea, promuovendola come arteria alternativa per quanti amano godere della natura durante il percorso;</p> <p>4. Realizzare lo svincolo autostradale sulla zona industriale di Eboli/Battipaglia;</p> <p>5. Completare la Fondovalle Sele - Calore</p>	<p>1. Trattata ma non risolutiva delle problematiche di traffico presenti nell'area di studio</p> <p>2. Trattata ma non risolutiva per la tratta da Capaccio verso il Cilento</p> <p>3. Trattata ma non rientra tra le strade di gestione Anas</p> <p>4. Trattata ma non perseguibile</p> <p>5. Trattata</p>	<p>1. Dato l'elevato volume di traffico un intervento di tipo puntuale non può migliorare il livello di servizio della viabilità, ma questo può avvenire solo attraverso l'aumento di categoria da tipo C a tipo B. Si mette in evidenza, inoltre, che l'ampliamento della SS.18 con l'inserimento di complanari, comporta un ingombro trasversale superiore a quello previsto per la tipo B (Vedi immagine scheda sez. tipo C1 con viabilità laterali), pertanto non comporta benefici in termini di superfici.</p> <p>2-3-5. Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori;</p> <p>3. Il progetto così previsto da contratto prevede la localizzazione dello svincolo sull'A2 tra lo svincolo di Eboli e lo Svincolo di Campagna.</p>

<p>14</p>	<p>L'opzione strategica alle alternative presentate da Anas S.p.A. dovrebbe riguardare diversi percorsi e/o l'utilizzo di infrastrutture esistenti, per cui come prima opzione va considerata una soluzione "do minimum", consistente nella sola riqualificazione/ammodernamento della/e infrastruttura/e esistente/i. Il progetto specifico, dunque, dovrebbe essere identificato a valle della valutazione di tutte le opzioni strategiche e tecniche possibili, tenendo conto del contesto del territorio e delle tecnologie disponibili. Allo scopo vanno considerate alternative che perseguano la migliore integrazione e intermodalità tra i sistemi di trasporto, che ad esempio contemplino il potenziamento del trasporto ferroviario in assetto intermodale con bus, taxi, bike sharing, car sharing presso le stazioni di destinazione del Cilento. A ciò si potranno aggiungere sistemi intelligenti di indirizzamento dei flussi veicolari.</p>	<p>1. Trattata ma non di pertinenza del presente DP</p>	<p>L'osservazione ricalca - sebbene non in modo pedissequo - osservazioni già affrontate. Si ribadisce che la riqualificazione della SP 30 esistente non risolverebbe l'attuale livello di congestione registrato, e non sarebbe in grado di sostenere il previsto incremento di traffico. In merito alla richiesta di intermodalità, si ribadisce che è argomento non di competenza Anas, ma afferisce alle scelte di organizzazione e gestione del territorio, proprie degli Enti territoriali.</p>
<p>15</p>	<p>Coniugare l'alternativa zero (ossia non realizzare l'opera) con le soluzioni adottate nel Masterplan approvato dalla Regione Campania, che prevede un sistema di mobilità sostenibile attraverso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la rete costituita dalla metropolitana leggera da Salerno al Cilento collegata all'aeroporto di Pontecagnano; 2. l'adeguamento della SP175 litoranea, della SP417 Aversana e, come proposto dal Comune di Eboli, della SP30; 3. la riqualificazione/adeguamento della SS18; 4. il metrò del mare; 5. Attivare un tavolo tecnico - istituzionale allargato a coloro che hanno partecipato al dibattito pubblico presentando osservazioni. 	<p>Il progetto è già inserito nel Masterplan approvato</p> <p>1.2.4 Trattate ma non di gestione Anas</p> <p>3. Trattata ma non risolutiva delle problematiche di traffico presenti nell'area di studio</p>	<p>In merito alla richiesta pervenuta, l'alternativa 0, ossia il "non intervento" non risulta sostenibile dal punto di vista trasportistico per soddisfare la domanda di traffico veicolare futura.</p> <p>Sebbene la realizzazione delle infrastrutture previste negli strumenti di programmazione regionale e provinciale (Prolungamento della SP417 "Aversana" fino a Capaccio Scalo, Completamento della SP Fondo Valle Calore, nuovo sottopasso ferroviario in prossimità della stazione di Paestum) determini un miglioramento delle prestazioni della rete, non sono risolte le criticità che interessano la SS18 nella tratta tra Capaccio e Agropoli: infatti, il nuovo corridoio costiero che si realizza con il completamento della SP "Aversana", drena parte dei traffici della SS18 nella tratta tra Battipaglia e Capaccio. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno che sono del tutto insostenibili per l'attuale configurazione della SS18. Inoltre, in questo scenario, si prevede che su alcune tratte della SP Aversana il traffico giornaliero medio raggiunga valori di punta di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio insufficienti per le caratteristiche fisiche e funzionali della SP417. Per maggiori dettagli si rimanda all'analisi trasportistica post dibattito illustrata nel seguente documento. (Capitolo 4, paragrafo 4.1).</p> <p>Per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotatoria in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18.</p>

		<p>In considerazione dei flussi di traffico stimati nell'area, si riportano alcune considerazioni di carattere ambientale, principalmente legate alle emissioni acustiche ed atmosferiche. Risulta evidente come una nuova infrastruttura rispetto al "non intervento" determini un consumo di suolo e delle modifiche dal punto di vista ambientale e paesaggistico che devono essere valutate al fine di minimizzare gli impatti sul territorio. L'esigenza di una nuova infrastruttura deriva dalla prevista domanda di trasporto, che metterà in crisi l'esistente sistema viario dell'area in esame, in particolare la SS18. Dal punto di vista ambientale la congestione dell'infrastruttura esistente in considerazione del "non intervento" determina un conseguente impatto ambientale legato all'inquinamento acustico ed atmosferico. Si specifica infatti come grazie alla realizzazione della nuova infrastruttura proposta il traffico veicolare potrà essere ridistribuito evitando livelli di congestione insostenibili sulla SS18.</p> <p>La riduzione del traffico sulla SS18, grazie al progetto previsto, determina un miglioramento sui ricettori residenziali e sensibili prossimi alla viabilità esistente sia dal punto di vista delle emissioni di ossidi di azoto, particolato, monossido di carbonio e anidride carbonica, sia rispetto ai livelli acustici prodotti dal traffico veicolare. Tali considerazioni valgono ancor più considerando che il numero di ricettori residenziali e sensibili prossimi all'esistente SS18 risulta notevolmente maggiore rispetto agli edifici prossimi alla nuova infrastruttura.</p> <p>Alla luce di ciò, considerando la non sostenibilità dell'alternativa zero ("non intervento"), le tre soluzioni di progetto inizialmente proposte ed oggetto di Dibattito Pubblico, sono state modificate introducendo due varianti progettuali al fine di accogliere il più possibile le diverse richieste del territorio emerse durante il DP. Con la finalità di valutare dal punto ambientale, produttivo, paesaggistico e sociale quale delle due varianti proposte possa al meglio inserirsi nel contesto in esame è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa attraverso il calcolo di alcuni indicatori significativi per il territorio in cui l'opera infrastrutturale si inserisce. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati ai capitoli 4, 6 e 7.</p> <p>1-2-4. Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori. Gli interventi inoltre relativi alle infrastrutture di trasporto non stradali non sono di competenza dell' Anas S.p.A.</p> <p>4. Il dibattito pubblico è stato effettuato in linea con la normativa che lo regola, e ne stabilisce tempi e modi di partecipazione. Il DP inerente all'infrastruttura in esame è stato molto partecipato, le osservazioni e gli interventi sono stati tutti registrati e qui contro dedotti. Tuttavia, qualora le istituzioni volessero attivare dei tavoli - tecnici, Anas sarebbe disponibile ad apportare il proprio contributo.</p>
--	--	--

<p>16</p>	<p>1. L'ampliamento della SS18 con complanari, sovrappassi e sottopassi agli incroci; 2. La sistemazione dell'Aversana con la realizzazione di uno svincolo a Salerno che la collega all'autostrada e il prolungamento della stessa fino a Capaccio Scalo con la realizzazione di un ponte sul fiume Sele; 3. La messa in sicurezza della litoranea da Capaccio fino a Salerno; 4. L'allargamento delle strade provinciali 318 e 30 che attraversano la Piana di Paestum da Agropoli ad Eboli.</p>	<p>1. Trattata ma non risolutiva delle problematiche di traffico presenti nell'area di studio 2. Trattata ed inserito il completamento dell'Aversana nello scenario futuro ma non risolutiva delle problematiche di traffico presenti nell'area di studio 3-4. Trattate ma non di competenza di Anas</p>	<p>1. Dato l'elevato volume di traffico un intervento di tipo puntuale non può migliorare il livello di servizio della viabilità, ma solo attraverso l'aumento di categoria della viabilità da tipo C a tipo B. Si mette in evidenza, inoltre, che l'ampliamento della SS.18 con l'inserimento di complanari, comporta un ingombro trasversale superiore a quello previsto per la tipo B (Vedi immagine scheda sez. tipo C1 con viabilità laterali), pertanto non comporta benefici in termini di superfici. In merito alla richiesta pervenuta, l'alternativa 0, ossia il "non intervento" non risulta sostenibile dal punto di vista trasportistico per soddisfare la domanda di traffico veicolare futura.</p> <p>2. Sebbene la realizzazione delle infrastrutture previste negli strumenti di programmazione regionale e provinciale (Prolungamento della SP417 "Aversana" fino a Capaccio Scalo, Completamento della SP Fondo Valle Calore, nuovo sottopasso ferroviario in prossimità della stazione di Paestum) determini un miglioramento delle prestazioni della rete, non sono risolte le criticità che interessano la SS18 nella tratta tra Capaccio e Agropoli: infatti, il nuovo corridoio costiero che si realizza con il completamento della SP "Aversana", drena parte dei traffici della SS18 nella tratta tra Battipaglia e Capaccio. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno che sono del tutto insostenibili per l'attuale configurazione della SS18. Inoltre, in questo scenario, si prevede che su alcune tratte della SP Aversana il traffico giornaliero medio raggiunga valori di punta di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio insufficienti per le caratteristiche fisiche e funzionali della SP417. Per maggiori dettagli si rimanda all'analisi trasportistica post dibattito illustrata nel seguente documento. (Capitolo 4, paragrafo 4.1).</p> <p>Per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotatoria in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18.</p> <p>In considerazione dei flussi di traffico stimati nell'area, si riportano alcune considerazioni di carattere ambientale, principalmente legate alle emissioni acustiche ed atmosferiche. Risulta evidente come una nuova infrastruttura rispetto al "non intervento" determini un consumo di suolo e delle modifiche dal punto di vista ambientale e paesaggistico che devono essere valutate al fine di minimizzare gli impatti sul territorio. L'esigenza di una nuova infrastruttura deriva dalla prevista domanda di trasporto, che metterà in crisi l'esistente sistema viario dell'area in esame, in particolare la SS18. Dal punto di vista ambientale la congestione dell'infrastruttura esistente in considerazione del "non intervento" determina un conseguente impatto ambientale legato all'inquinamento acustico ed atmosferico. Si specifica infatti come grazie alla realizzazione della nuova infrastruttura proposta il traffico veicolare potrà essere ridistribuito evitando livelli di gestione insostenibili sulla SS18.</p> <p>La riduzione del traffico sulla SS18, grazie al progetto previsto, determina un miglioramento sui ricettori residenziali e sensibili prossimi alla viabilità esistente sia dal punto di vista delle emissioni di ossidi di azoto, particolato, monossido di carbonio e anidride carbonica, sia rispetto ai livelli acustici prodotti dal traffico veicolare. Tali considerazioni valgono</p>
-----------	---	--	---

			<p>ancor più considerando che il numero di ricettori residenziali e sensibili prossimi all'esistente SS18 risulta notevolmente maggiore rispetto agli edifici prossimi alla nuova infrastruttura.</p> <p>Alla luce di ciò, considerando la non sostenibilità dell'alternativa zero ("non intervento"), le tre soluzioni di progetto inizialmente proposte ed oggetto di Dibattito Pubblico, sono state modificate introducendo due varianti progettuali al fine di accogliere il più possibile le diverse richieste del territorio emerse durante il DP. Con la finalità di valutare dal punto ambientale, produttivo, paesaggistico e sociale quale delle due varianti proposte possa al meglio inserirsi nel contesto in esame è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa attraverso il calcolo di alcuni indicatori significativi per il territorio in cui l'opera infrastrutturale si inserisce. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati ai capitoli 4, 6 e 7.</p> <p>3-4 Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori.</p>
17	<p>L'opera è ritenuta dannosa ed inutile poiché le attuali soglie di frequentazione turistica dell'area cilentana resterebbero invariate. Le alternative proposte da Anas S.p.A. sono varianti all'unico asse stradale proposto e non delle alternative strutturali. Si riscontra un rilevante impatto ambientale e territoriale sia in termini di consumo di suolo che di implicazioni territoriali legate alle caratteristiche dei luoghi.</p> <p>Proposta: non realizzare l'opera.</p>	Non trattata	<p>Si ribadisce che Anas progetta sulla base del contratto di programma, inoltre, l'approvazione dei progetti avviene attraverso la conferenza di servizi ove le istituzioni locali sono chiamate ad esprimersi pertanto sarà quella la sede decisionale sulla sua effettiva realizzazione.</p>
18	<p>Sono possibili e auspicabili diverse soluzioni alternative o complementari. Per la riqualificazione e ampliamento della SS18:</p> <p>1. Una strada di tipo D, urbana di scorrimento, o boulevard alberato con ampliamento della SS18 ad una sezione di 28-32 m, con distinzione del traffico passante e traffico locale, doppio o quadruplo filare alberato, protezione degli attraversamenti, convogliamento alle intersezioni degli accessi, con strada di servizio, adeguati spazi ciclopedonali, miglioramenti delle intersezioni con aumento delle corsie in entrata sulle rotatorie.</p> <p>2. Una strada di tipo E, urbana di quartiere e di tipo C, extraurbana secondaria, con tipologia 2+1 corsie per l'attraversamento ciclopedonale, per la svolta a sinistra o il sorpasso alternato, e progettazione differenziata nei diversi contesti, sulla sede stradale della SS18 esistente.</p> <p>Proposta di un nuovo tracciato per una strada di tipo B, extraurbana principale a 2+2 corsie e carreggiate separate,</p>	<p>1 e 2. Trattate ma non rientranti tra le competenze di Anas</p> <p>1. Trattata ed accolta parzialmente</p> <p>2. Trattata e non perseguibile</p>	<p>1-3. Non è possibile considerare viabilità come strada di Tipo D urbana di scorrimento, in quanto in base all'art. 3 (definizioni stradali e di traffico) del D. Lgs.30 aprile 1992 n.285 (codice della strada) punto 51 la definizione di strada Urbana è la seguente: strada interna ad un centro abitato. Pertanto, non rientrando in tale ambito, non è possibile sviluppare la soluzione proposta;</p> <p>Proposta di un nuovo tracciato per una strada di tipo B</p> <p>1. Non è possibile alternare le due tipologie di viabilità indicate in ambito urbano ed extraurbano. inoltre, l'ampliamento della SS.18 con l'inserimento di complanari, comporta un ingombro del solido stradale superiore a quello della sezione stradale prevista per la tipo B (Vedi immagine scheda sez. tipo C1 con viabilità laterali).</p> <p>Suggerimenti tracciato tipo B: Sono state sviluppate delle alternative di tracciato più ravvicinate alla viabilità esistente, vedi ad esempio tratto iniziale (tratto nel comune di Eboli), affiancamento alla Sp.30a. Il numero di svincoli attualmente previsti è tale da soddisfare la domanda di traffico, mantenendo l'ambito extraurbano. Si mette in evidenza, inoltre, che secondo il DM.19.04.2006 nell'organizzazione di una intersezione stradale e che le connessioni non sono tutte possibili, "pertanto alcuni nodi , nei quali è forte la differenza fra i livelli gerarchici delle strade confluenti, vengono considerati non ammissibili (par. 3 Classificazione tipologica delle intersezioni del D.M. sopra citato).</p> <p>2. Premesso che non è chiaro il suggerimento, si mette in evidenza che per le categorie di tipo B non è possibile realizzare intersezioni a Rotatoria sull'asse principale ma solo intersezioni a livelli sfalsati con manovre di scambio (fig. 3 DM. 19/04/2006).</p>

	<p>esterna all'urbanizzato si suggeriscono le seguenti variazioni:</p> <p>1. Variazioni di tracciato, tali da avvicinare il più possibile il tracciato al sistema insediativo già urbanizzato e aumentare il numero di svincoli per l'accesso, in modo da servire all'area, sia per il traffico passante di lunga percorrenza, sia come tangenziale interurbana per il traffico locale e di servizio.</p> <p>2. Variazione della tipologia di svincoli e intersezioni, a livelli sfalsati, con rotonda a uno o due ponti, per permettere il facile accesso e raccordo dalla rete locale a quella principale di scorrimento e viceversa, e distinguere il traffico passante da quello di raccordo alla rete locale.</p>		
19	<p>Valutare diverse alternative alla strada in progetto che, pur con la medesima finalità, siano meno impattanti con il territorio e abbiano minori interferenze con l'assetto idraulico ed idrogeologico esistente in tema di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consumo di suolo ed impermeabilizzazione di ampie aree - Interferenza con la rete di scolo superficiale - Impatto su aree inondabili - Interferenza con la rete irrigua di adduzione - Interferenza i sistemi di regimazione delle acque nelle aziende agricole 	Trattata ed accolta	<p>La scelta planimetrica e le alternative sono state studiate tenendo conto di molteplici fattori, vista la complessità del territorio attraversato. Si è cercato di tener conto il più possibile delle esigenze delle aziende e delle proprietà private interessate dal tracciato per minimizzare gli espropri ed il consumo del suolo, si è tenuto conto delle varie aree sottoposte a vincoli di tipo ambientale (aree appartenenti alla rete Natura 2000) o di altra natura (ad esempio militare o archeologico).</p> <p>Gli aspetti che dirigono il tracciamento sono quindi di varia natura, anche idraulica. Sarà cura, nella fase progettuale successiva, e una volta definita l'infrastruttura viaria di progetto, approfondire il tema dell'impatto di questa sulle aree inondabili, nel rispetto della normativa vigente e coinvolgendo gli enti cui sarà sottoposto il progetto per esprimere pareri e prescrizioni ai fini dell'autorizzazione idraulica.</p> <p>Tutte le interferenze con il reticolo idraulico superficiale, sia naturale che artificiale, saranno approfondite e risolte tramite adeguate opere il cui dimensionamento rispetterà i dettami normativi specifici, sia nazionali che regionali o locali. Allo stesso modo, per quanto riguarda le interferenze con la rete irrigua di adduzione (Castrullo e Fio) e con i sistemi di regimazione delle acque, sarà cura della scrivente, nella seguente fase di progettazione, definire le soluzioni progettuali più adeguate, eventualmente concordate con l'ente gestore, e nel rispetto delle normative definite nel regolamento consortile di polizia idraulica e simili. Si rimanda comunque al paragrafo 7.2 ASPETTI IDRAULICI relativo alle analisi delle alternative del post dibattito.</p>
20	<p>Favorevoli alla realizzazione dell'opera che consente di risolvere il problema dell'isolamento e dello spopolamento. Proposta non chiaramente esplicitata.</p>	Non trattata	<p>L'osservazione sembra finalizzata a caldeggiare la realizzazione dell'opera affinché le aree siano maggiormente accessibili, questa è proprio la finalità sottesa alla proposta progettuale.</p>

21	<p>L'attività progettuale necessità di approfondimenti ad opera di professionalità di settore nel campo ambientale e paesaggistico oltre che nel campo geologico, geomorfologico e idrogeologico. L'opera si contraddistingue per il consumo di suolo e in ragione di ciò si sarebbe dovuto approfondire il tema legato al riassetto e recupero della viabilità esistente. L'opera si intende realizzare in un'area di pregio ambientale con un impatto importante sul territorio. Inoltre, le alternative progettuali non trovano coerenza con le indicazioni previste dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. Tutto ciò porta all'essere contrari alla realizzazione dell'opera.</p> <p>Proposta: Radicale bocciatura del progetto proposto da Anas</p>	Non trattata	<p>Già nel corso degli incontri del dibattito, è stato specificato l'iter successivo del progetto stabilito dalla normativa vigente. Infatti, nel successivo livello progettuale dovrà essere sviluppato lo specifico studio di impatto ambientale (SIA), attraverso il quale dovranno essere dettagliati gli impatti reali e potenziali e valutata la loro compatibilità ambientale. Il SIA, per legge, è redatto da specialisti delle diverse matrici ambientali e verrà sottoposto alla commissione nazionale di valutazione di impatto ambientale del ministero dell'ambiente che è la massima autorità in materia. Sarà compito di tale Commissione valutare l'effettiva sostenibilità ambientale dell'opera sulla base di dati scientifici certi.</p>
22	<p>Una soluzione più economica ed efficiente appare essere l'acquisizione alla gestione statale della SP417 e SP135, con realizzazione di un bypass in prossimità dello svincolo di Battipaglia. Ciò consentirebbe di evitare anche l'attraversamento di aree di particolare pregio naturalistico e paesaggistico, considerata la prossimità al Parco Nazionale del Cilento e la qualità del Fiume Sele di area SIC e, inoltre, consentirebbe un più agevole collegamento del Cilento all'Aeroporto Costa d'Amalfi.</p>	Non trattata in quanto non di pertinenza del presente DP	<p>Anas S.p.A., gestisce le strade individuate dal grafo nazionale in linea al contratto di programma siglato con il Ministero dei Trasporti e si occupa di progettazione, costruzione e alla successiva manutenzione ordinaria e straordinaria. Gestisce inoltre, la viabilità e la sicurezza stradale lungo l'intera rete di strade statali e autostrade in gestione diretta ed in coordinamento con gli altri enti coinvolti ed è solo su queste tipologie di strade che può operare escludendo quindi ogni strada di gestione di altri enti gestori.</p>
23	<p>Prendere in considerazione il tracciato, identificato in foto contenuta nel contributo integrale riportato in allegato, essendo tra l'altro il tracciato più breve, e ad impatto ambientale minore, in quanto parte da una zona bruttissima la cava di inerti.</p> <p>Precisa che eventuali problemi di altimetria potrebbero essere risolti dai tecnici dell'Anas S.p.A..</p>	Trattata e non perseguibile	<p>A causa della presenza di numerosi edifici non è possibile realizzare le rampe dello svincolo sulla A2 del Mediterraneo lato Ovest, inoltre sarebbe localizzato prevalentemente in curva. Da località Santa Cecilia, invece, a causa della forte antropizzazione, non risulta possibile sviluppare un adeguamento della SS.18 ovvero un nuovo tracciato. Pertanto, per quanto sopra argomentato la soluzione proposta non può essere presa in considerazione.</p>

24	Nuova ipotesi progettuale diretta a mitigare le criticità da loro rilevate dai contributi emersi nel corso degli eventi. Tale proposta, seppur espressione della quasi totalità dei Comuni interessati dall'opera, rappresenta un contributo al dibattito che verrà valutato da Anas S.p.a. secondo quanto previsto dalla vigente normativa.	Trattata e non perseguibile	<p>Si esclude la fattibilità del tacciato proposto per i motivi seguenti</p> <p>a) Nell'area PIP, è in corso di realizzazione un nuovo edificio industriale a ridosso della SP 241 che "chiude" il corridoio e non considerato dai proponenti (Vedi immagine allegata foglio Area PIP). Comunque, a prescindere da quanto sopra detto, non è stato possibile ripercorrere il percorso proposto con un tracciato stradale che rispettasse la normativa vigente (DM 19/11/2001) per una viabilità di tipo B;</p> <p>b) Nuovo Svincolo Località "Cerro", non vi è spazio sufficiente per l'inserimento di uno svincolo, inoltre con l'inserimento di un nodo in tale zona si andrebbe a caricare ulteriormente la viabilità esistente;</p> <p>c) Tratto da rotonda "Cerro" a fine tratto intervento tipo B, anche se risulta possibile un adeguamento a strada di tipo B, essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 1ds75 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli);</p> <p>d) Per soddisfare la domanda di traffico risulta necessaria una viabilità di categoria B.</p> <p>e) La sezione trasversale proposta nel documento non è corretta, la minima applicabile risulta maggiore almeno di 8 metri. Di conseguenza non vi è spazio sufficiente per l'inserimento delle viabilità laterali lungo il tratto della SS,18 esistente (vedi immagine allegata foglio Confronto sezioni).</p> <p>f) Mancano gli spazi plano-altimetrici per l'adeguamento degli svincoli esistenti di Cafasso e Polo fieristico next. Per quanto riguarda le due rotonde in località Spinazzo, non risulta pervenuta alcuna richiesta di intervento (tratto in gestione Anas S.p.A.), comunque l'intervento proposto non risulta né compatibile non la categoria di tipo B e nemmeno nel caso di adeguamento con viabilità laterali;</p> <p>g) dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum; pertanto, non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18;</p> <p>h) Svincolo di Paestum nei pressi del sottopassaggio in progetto, questo intervento risulta al difuori del tratto di adeguamento a tipo B, ricedendo solo nel tratto di "manutenzione" della SS.18. Quest 'ultimo punto riguarda un intervento che interessa la SS.18 solo per le corsie di uscita ed entrata. Al riguardo, si mette in evidenza che queste ultime presentano un angolo di immissione inferiore valore di 70°, pertanto dovranno essere opportunamente riviste, tale argomento potrà essere approfondito nelle sedi opportune.</p> <p>Per ulteriori chiarimenti si rimanda al capitolo 6.</p>
ID	CONTRIBUTI BREVI - MAIL		
A	Il primo contributo pone l'attenzione sullo svincolo di Altavilla Silentina in prossimità della rotonda di Persano (sulla SP317) e sulla circostanza che tale tratto è soggetto alle piene del fiume Calore e propone di ubicare lo svincolo dopo borgo San Cesareo o nei dintorni di Matinella	Trattata accolta	e È stata modificata la tipologia di svincolo, da losanga con rotonde a "trombetta" con rotonda di raccordo alla viabilità esistente SP.30a a nord della rotonda esistente con la SP.317, posizionata al di fuori dell'area di esondazione.
B	Il secondo contributo lamenta che le alternative progettuali non contemplano il recupero della viabilità esistente in modo complessivo e/o integrativo nel tracciato del collegamento in questione	Trattata	Sebbene la realizzazione delle infrastrutture previste negli strumenti di programmazione regionale e provinciale (Prolungamento della SP417 "Aversana" fino a Capaccio Scalo, Completamento della SP Fondo Valle Calore, nuovo sottopasso ferroviario in prossimità della stazione di Paestum) determini un miglioramento delle prestazioni della rete, non sono risolte le criticità che interessano la SS18 nella tratta tra Capaccio e Agropoli: infatti, il nuovo corridoio costiero

che si realizza con il completamento della SP "Aversana", drena parte dei traffici della SS18 nella tratta tra Battipaglia e Capaccio. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno che sono del tutto insostenibili per l'attuale configurazione della SS18. Inoltre, in questo scenario, si prevede che su alcune tratte della SP Aversana il traffico giornaliero medio raggiunga valori di punta di oltre di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio insufficienti per le caratteristiche fisiche e funzionali della SP417. Per maggiori dettagli si rimanda all'analisi trasportistica post dibattito illustrata nel seguente documento. (Capitolo 4, paragrafo 4.1).

Per quel che riguarda la possibilità di raddoppiare in sede la SS18, analizzata anch'essa, non risulta percorribile in quanto l'unico tratto con larghezza libera sufficiente per un adeguamento a strada di tipo B, è compreso tra la rotonda in località "Cerro" e l'inizio dell'area vincolata di Paestum (km 94+200 dell'attuale SS.18). Essendo la zona fortemente antropizzata, non sono presenti aree libere e corridoi sufficienti alla realizzazione di adeguati svincoli per il collegamento del nuovo asse con la viabilità locale e per l'inserimento delle viabilità alternative per i veicoli non ammessi al transito sulla viabilità di categoria B (articoli 175 e 176 del codice della strada per tale categoria di viabilità sono previste delle condizioni e limitazioni alla circolazione dei veicoli). Infine, come già sopra citato, dal km 94+200 circa al km 96+800 circa, la SS.18 entra nell'area vincolata del parco Archeologico di Paestum (L. 220/57), con la conseguenza che non risulta possibile alcun tipo di adeguamento e/o ampliamento; pertanto, è obbligatoria una variante al tracciato attuale della SS.18 al di fuori di tale area, con la conseguenza che si perderebbero tutti i benefici conseguenti del breve tratto di adeguamento della SS.18.

In considerazione dei flussi di traffico stimati nell'area, si riportano alcune considerazioni di carattere ambientale, principalmente legate alle emissioni acustiche ed atmosferiche. Risulta evidente come una nuova infrastruttura rispetto al "non intervento" determini un consumo di suolo e delle modifiche dal punto di vista ambientale e paesaggistico che devono essere valutate al fine di minimizzare gli impatti sul territorio. L'esigenza di una nuova infrastruttura deriva dalla prevista domanda di trasporto, che metterà in crisi l'esistente sistema viario dell'area in esame, in particolare la SS18. Dal punto di vista ambientale la congestione dell'infrastruttura esistente in considerazione del "non intervento" determina un conseguente impatto ambientale legato all'inquinamento acustico ed atmosferico. Si specifica infatti come grazie alla realizzazione della nuova infrastruttura proposta il traffico veicolare potrà essere ridistribuito evitando livelli di congestione insostenibili sulla SS18.

La riduzione del traffico sulla SS18, grazie al progetto previsto, determina un miglioramento sui ricettori residenziali e sensibili prossimi alla viabilità esistente sia dal punto di vista delle emissioni di ossidi di azoto, particolato, monossido di carbonio e anidride carbonica, sia rispetto ai livelli acustici prodotti dal traffico veicolare. Tali considerazioni valgono ancor più considerando che il numero di ricettori residenziali e sensibili prossimi all'esistente SS18 risulta notevolmente maggiore rispetto agli edifici prossimi alla nuova infrastruttura.

Alla luce di ciò, considerando la non sostenibilità dell'alternativa zero ("non intervento"), le tre soluzioni di progetto inizialmente proposte ed oggetto di Dibattito Pubblico, sono state modificate introducendo due varianti progettuali al fine di accogliere il più possibile le diverse richieste del territorio emerse durante il DP. Con la finalità di valutare dal punto ambientale, produttivo, paesaggistico e sociale quale delle due varianti proposte possa al meglio inserirsi nel contesto in esame è stata effettuata un'analisi ambientale comparativa attraverso il calcolo di alcuni indicatori significativi per il territorio in cui l'opera infrastrutturale si inserisce. Per gli approfondimenti legati a tutti gli aspetti analizzati ai capitoli 4, 6 e 7.

C	<p>Il terzo contributo, premettendo l'importanza dell'opera per lo sviluppo del territorio, segnala comunque l'interferenza negativa, a livello paesaggistico, sul territorio capaccese. Suggestisce due soluzioni alternative tra di loro: connettere la nuova bretella alla statale 18 tra Capaccio scalo e Ponte Barizzo potenziandola fino ad Agropoli, oppure mantenere il percorso studiato ma rimuovere la statale 18 come sopraelevata e ridurla ad una strada a raso in modo che non impatti più sul territorio.</p>	<p>Trattate e non perseguibili</p>	<p>Il progetto così come modificato ha ottimizzato i tracciati precedenti ai quali si rimanda nel capitolo 5, per quel che riguarda la dismissione della SS18 non può essere presa in considerazione in quanto esistono tratti di competenza comunale e l'intera infrastruttura verrà poi riconsegnata ai comuni stessi.</p>
D	<p>Il quarto contributo propone un raccordo che da Contursi Terme vada verso l'entroterra fino ad incontrare le strade provinciali che attraversano i territori di Serre, Altavilla, Giungano fino ad arrivare ad Agropoli.</p>	<p>Non trattata perché non di pertinenza del presente DP</p>	<p>Tale richiesta esula dalle competenze Anas che progetta sulla base del contratto di programma ove sono specificati gli interventi da progettare.</p>

4 ANALISI TRASPORTISTICA SCENARIO POST DIBATTITO

A seguito dello svolgimento del dibattito pubblico è stato aggiornato lo studio di traffico con le risultanze scaturite dal dibattito stesso. Esse sono riassumibili in un aggiornamento dello scenario di riferimento (o Alternativa 0), in cui sono state rappresentate tutte le infrastrutture stradali contenute negli strumenti di programmazione locale e di cui si prevede il completamento e l'entrata in esercizio prima della realizzazione del nuovo collegamento A2-SS18, e nella costruzione di due nuovi scenari di progetto nei quali sono state rappresentate e simulate due ulteriori alternative di seguito denominate 1A e 2A. A seguito della relazione del Coordinatore e delle richieste pervenute le due sono state ulteriormente ottimizzate ed è stata sviluppata anche una terza ipotesi denominata 1B.

Le tre nuove alternative di progetto ricalcano come sviluppo quelle presentate in sede di dibattito: pertanto la lunghezza complessiva è di circa 35 km; di questi quasi 25 Km prevedono una doppia carreggiata ciascuna con due corsie per senso di marcia (tipo "B"); gli ultimi 10 Km invece prevedono un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia (tipo "C").

Raccogliendo le istanze presentate durante il dibattito pubblico, le tre alternative di progetto sono state "simulate" anche ipotizzando di realizzarle interamente con sezione stradale di tipo "C", ad una corsia per verso di marcia.

Alla luce dei risultati dell'aggiornamento dello Studio di Traffico e della revisione delle stime dei costi di realizzazione delle alternative di progetto è stata sviluppata nuovamente l'Analisi Costi Benefici.

4.1 IL NUOVO SCENARIO DI RIFERIMENTO (ALTERNATIVA 0)

Nella revisione complessiva dello studio di traffico nel suo complesso è stato costruito un nuovo scenario di Riferimento (o Alternativa 0) nel quale sono state simulati gli effetti sul sistema stradale dell'area derivante dalla realizzazione dei seguenti interventi previsti e che saranno completati prima della realizzazione del nuovo collegamento stradale A2-SS18:

- Completamento della SP417 con realizzazione della nuova tratta che dalla SP30b prosegue verso Capaccio Scalo e la SS18 all'altezza della Rotatoria del Cerro

- Realizzazione del nuovo sottopasso stradale della Ferrovia Battipaglia – Sapri all'altezza della stazione di Paestum, che garantisce la riconnessione diretta tra Capaccio e Paestum e che offre a quest'ultima località una nuova opportunità di accesso alla SS18
- Completamento della Fondo Valle Calore tra la SS166 (Rocccadaspide) e la SS19 all'altezza di Serre.

I tre interventi sopracitati migliorano la funzionalità della rete stradale. Infatti, il completamento dell'Aversana fino a Capaccio Scalo, crea un nuovo corridoio stradale parallelo alla linea di costa che è più "attraente" rispetto alla SS18 per il minore grado di congestione e le minori interferenze che insistono su tale itinerario. La realizzazione del sottopasso in prossimità della stazione ferroviaria di Paestum aumenta le direttrici di connessione tra Capaccio e le sue frazioni costiere. Più marginale è il contributo apportato dal completamento della Fondo Valle Calore dato che svolge una funzione di supporto e velocizzazione degli spostamenti da e per le aree interne dell'alto Cilento, ma non è di supporto agli spostamenti di media e lunga percorrenza che si svolgono in direzione Nord-Sud e viceversa.

Tuttavia, anche lo scenario di non intervento non appare risolutivo dei problemi di mobilità stradale dell'area, dato che emergono le seguenti criticità:

- Come si evince dalle simulazioni di tale scenario trasportistico, il Traffico Giornaliero Medio previsto sulla SP417 si attesterebbe a circa 14.000 veic/giorno (a fronte dei circa 4.000 attualmente stimati), con punte di oltre 17.000 veic/giorno nelle tratte più prossime a Salerno e Pontecagnano e circa 11.000 veic/giorno in approccio a Capaccio Scalo. Si tratta di valori che, oltre ad essere relativamente elevati, fanno scaturire valori del livello di servizio appena sufficienti (e sulle tratte più cariche valori del tutto insufficienti).
- Il traffico sulla SS18 è previsto in diminuzione nella tratta fino a Capaccio Scalo perché una buona parte dei traffici sono convogliati, come descritto in precedenza, sull'Aversana, diminuendo, nella tratta tra Battipaglia e la rotatoria del Cerro dai circa 20.500 veic/giorno dello scenario attuale ai circa 14.700 dello scenario di Riferimento. Tuttavia, proprio perché l'intervento di progetto dell'Aversana non "bypassa" Capaccio Scalo e Paestum, a partire dallo svincolo con la SS166 il traffico "supportato" dall'Aversana si riversa integralmente sulla SS18 generando punte di traffico superiori ai 27.000 veic/giorno. Questi valori sono del tutto insostenibili per una sezione stradale di tipo "C" come quella della SS18
- Pur valutando positivamente il completamento dell'itinerario previsto dalla SP Aversana, risulta insufficiente la sua connessione con la Tangenziale di Salerno, così come

attualmente configurata, che prevede le rampe di svincolo unicamente in carreggiata in direzione Pontecagnano.

Nelle seguenti **Tabella 1** e **Tabella 2** sono riportati i valori dei flussi di traffico simulati nello scenario di Riferimento lungo l'itinerario della SP Aversana (anche sulle tratte di nuova realizzazione) e lungo la SS18. Sono riportati, a titolo di confronto, i traffici simulati nello scenario attuale per poter apprezzare le variazioni che intervengono.

TABELLA 1: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI SULLA SS18 NELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Tratta	Attuale			Riferimento		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Limite Centro Abitato Battipaglia - SP8 (Corno d'Oro)	19.270	882	20.152	13.488	702	14.190
2 SP8 (Corno d'Oro) - SP204	19.270	882	20.152	13.488	702	14.190
3 SP204 - Cilento Outlet	19.760	928	20.688	14.070	763	14.833
4 Cilento Outlet - SP30 (Santa Cecilia)	18.483	833	19.315	12.597	650	13.246
5 SP30 (Santa Cecilia) - SP11a (Ponte Barizzo)	19.928	875	20.803	13.770	693	14.463
6 SP11a (Ponte Barizzo) - SP315 (Sabatella)	20.857	890	21.747	14.848	711	15.559
7 SP315 (Sabatella) - SP276 (Rotatoria del Cerro)	20.727	880	21.607	14.754	705	15.459
8 SP276 (Rotatoria del Cerro) - SS166 (Svincolo Capaccio Scalo)	19.244	742	19.986	14.922	675	15.597
9 SS166 (Svincolo Capaccio Scalo) - Loc. Cafasso/Borgonuovo	20.813	643	21.455	25.408	878	26.286
10 Loc. Cafasso/Borgonuovo - Svincolo Capaccio	20.189	621	20.810	26.797	879	27.676
11 Svincolo Capaccio - Svincolo Paestum	19.882	606	20.488	24.554	750	25.304
12 Svincolo Paestum -Svincolo SR ex SS267	20.042	607	20.649	24.733	761	25.493
13 Sv. SR ex SS267-Sv. Agropoli NORD	20.042	607	20.649	24.733	761	25.493
14 Sv. Agropoli Nord-Sv. Agropoli SUD	16.289	474	16.763	19.064	559	19.623
TGM Medio	19.787	748	20.376	18.373	728	19.101

TABELLA 2: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI SULLA SP AVERSANA NELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Tratta	Attuale			Riferimento		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Innesto Tang. SA-SP311 (Pontecagnano)	5.341	62	5.404	16.782	450	17.232
2 SP311-SP173	5.419	148	5.566	16.918	551	17.469
3 SP173-SP275 (Bellizzi)	3.357	5	3.362	14.675	382	15.057
4 SP275-SP135 (Battipaglia)	3.334	5	3.338	14.645	381	15.026
5 SP135-SP312 (S.Lucia)	2.363	14	2.376	13.611	391	14.002
6 SP312-SP262	2.361	14	2.374	13.611	391	14.002
7 SP262-SP30 (S.Cecilia)	534	8	541	12.821	395	13.216
8 SP30-Gromola (nuova tratta)				12.718	395	13.113

Tratta	Attuale			Riferimento		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
9 Gromola-SP356 (Capaccio) (nuova tratta)				11.260	376	11.637
10 SP356-SP276 (Capaccio) (nuova tratta)				2.636	33	2.669
11 SP276-SS18 (Rotatoria Cerro) (nuova tratta)				638	37	675
TGM Medio	3.244	36	3.280	11.847	344	12.191

Il flussogramma dei traffici giornalieri medi sulla rete dell'area della piana del Sele è rappresentato nella **Figura 3**.

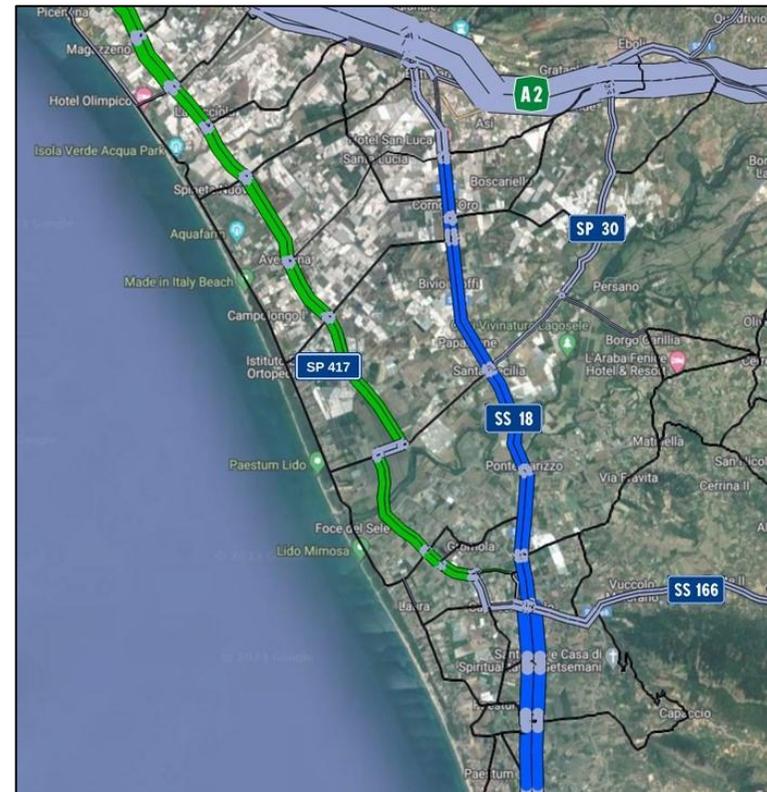


FIGURA 3 - FLUSSOGRAMMA DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO (ALTERNATIVA 0)

4.2 I NUOVI SCENARI DI PROGETTO

Analogamente alle alternative di tracciato proposte ed illustrate nel corso del dibattito, le tre nuove proposte sono state adeguatamente modellizzate nei corrispondenti scenari di progetto. Dalla simulazione di questi scenari scaturiscono le previsioni di traffico per ciascuna alternativa di tracciato proposta.

I tre tracciati sono più dettagliatamente descritti nel successivo capitolo. Dal punto di vista puramente trasportistico si ha che:

- **L'Alternativa 1A** ha un tracciato che corre più vicino alla costa tra gli svincoli di Altavilla e Paestum con lo svincolo di Capaccio Scalo realizzato all'intersezione con la SP421.
- **L'Alternativa 1B** è del tutto simile come andamento alla 1A ma lo svincolo di Capaccio Scalo è ipotizzato all'intersezione con la SS166.
- **L'Alternativa 2A** ha un tracciato di tipo maggiormente pedemontano tra gli svincoli di Altavilla e Capaccio Scalo.
- Tutte e tre le alternative proposte condividono le parti di tracciato tra l'innesto con l'A2 e lo svincolo di Altavilla e tra lo svincolo di Paestum e l'innesto sulla SS18.
- Per tutte e tre le alternative proposte, il numero degli svincoli è lo stesso (7, compresi l'innesto sull'A2 e l'innesto sull'esistente tracciato della SS18 dopo Paestum).

Come per le alternative presentate nel dibattito pubblico, anche i nuovi tracciati ipotizzati presentano valori dei traffici simili tra loro, con differenze che dipendono dalla posizione ipotizzata per lo svincolo di Capaccio Scalo e dal posizionamento dello svincolo di Albanella.

Mediamente i traffici stimati all'entrata in esercizio dell'infrastruttura variano tra i 21.653 veic/giorno dell'Alternativa 1-A, ai 22.905 veic/giorno dell'Alternativa 2-A. Come si evince dalla seguente Tabella 3, in cui sono riportati i dati dei Traffici giornalieri per tratta, le punte massime, superiori ai 25.500 veic/giorno per tutti e tre i tracciati studiati, sono localizzate tra lo svincolo di Paestum e lo svincolo di Agropoli Nord. L'alternativa 2-A è la sola per la quale i traffici previsti sono superiori ai 20.000 veic/giorno in ciascuna tratta. Entrambe le Alternative 1 presentano valori dei traffici più contenuti (17.000-19.000 veic-giorno) nella tratta iniziale (tra l'A2 e Capaccio) dove scontano la maggiore lontananza del tracciato dal centro abitato di Albanella e dalle sue frazioni. L'alternativa 1-A risulta trasportisticamente ancora meno efficace per via del posizionamento dello svincolo di Capaccio (sulla SP421) che è significativamente più lontano dall'abitato di Capaccio Scalo rispetto a quanto si verifica nell'Alternativa 1-B e nell'Alternativa 2-A dove è posizionato all'intersezione con la SS166.

I traffici stimati in questi nuovi scenari di progetto sono inferiori di circa il 15% rispetto a quanto previsto per i tracciati presentati nel corso del dibattito pubblico. Questa diminuzione è ascrivibile al più "efficace" funzionamento dello scenario di riferimento aggiornato (Alternativa 0) descritto in precedenza. Restano, tuttavia, valori di traffico elevati che giustificano ampiamente l'intervento ed anche la scelta della sezione trasversale.

TABELLA 3: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI PER TRATTA NELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Tratta	Alternativa 1-A			Alternativa 1-B			Alternativa 2-A		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Sv. A2 - Sv. Eboli	18.198	510	18.708	19.104	507	19.610	19.964	704	20.668
2 Sv. Eboli-Sv. Altavilla	20.855	615	21.471	21.770	612	22.382	22.639	810	23.449
3 Sv. Altavilla-Sv. Albanella	17.298	492	17.790	18.236	491	18.728	19.940	700	20.640
4 Sv. Albanella-Sv. Capaccio	19.689	678	20.367	21.311	684	21.996	19.592	527	20.119
5 Sv. Capaccio-Sv. Paestum	19.508	663	20.171	24.769	768	25.537	24.117	603	24.719
6 Sv. Paestum-Innesto su asse esistente SS18	24.795	772	25.566	24.854	772	25.626	24.851	776	25.628
7 Innesto su asse esistente SS18-Sv. SR ex SS267	24.795	772	25.566	24.854	772	25.626	24.851	776	25.628
8 Sv. SR ex SS267-Sv. Agropoli NORD (tratta adeg. C1)	24.827	773	25.599	24.884	773	25.657	24.882	778	25.660
9 Sv. Agropoli Nord-Sv. Agropoli SUD (tratta adeg. C1)	19.073	563	19.636	19.073	563	19.636	19.073	563	19.636
TGM Medio	21.004	648	21.653	22.095	660	22.755	22.212	693	22.905

La diversione dei traffici sull'alternativa di progetto comporta una significativa diminuzione, rispetto allo scenario di riferimento, dei traffici sulle altre infrastrutture dell'area di progetto, in particolare sulla SS18, sulla SP30 e anche sulla SP Aversana, con valori di traffico previsti su quest'ultima nuovamente compatibili con la tipologia di strada e di sezione trasversale che la caratterizzano. Sulla SS18 il traffico giornaliero diminuisce a valori medi compresi tra i 5.800 veic/giorno nello scenario Alternativa 1-A e i 3.900 veic/giorno dell'Alternativa 1-B. I traffici si presentano in costante diminuzione da Battipaglia fin verso Paestum (si veda la Tabella 4). Sull'Aversana i traffici diminuiscono fino a valori compresi tra i 5.700 veic/giorno dello scenario Alternativa 1-A e i 5.100

veic/giorno dello scenario Alternativa 2-A, che, come detto in precedenza, è quello trasportisticamente più efficace (si veda la Tabella 5).

TABELLA 4: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI SULLA SS18 NEGLI SCENARI DI PROGETTO

Tratta	Alt.1-A			Alt.1-B			Alt.2-A		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Limite Centro Abitato Battipaglia - SP8 (Corno d'Oro)	6.802	569	7.371	6.529	533	7.062	6.005	542	6.547
2 SP8 (Corno d'Oro) - SP204	6.802	569	7.371	6.530	533	7.063	6.005	542	6.547
3 SP204 - Cilento Outlet	7.385	634	8.019	7.116	598	7.714	6.683	608	7.292
4 Cilento Outlet - SP30 (Santa Cecilia)	5.912	520	6.432	5.642	485	6.127	5.210	495	5.705
5 SP30 (Santa Cecilia) - SP11a (Ponte Barizzo)	4.386	369	4.755	4.113	339	4.451	3.746	360	4.105
6 SP11a (Ponte Barizzo) - SP315 (Sabatella)	3.072	201	3.273	2.116	163	2.279	4.667	348	5.015
7 SP315 (Sabatella) - SP276 (Rotatoria del Cerro)	2.925	186	3.110	1.976	148	2.123	4.572	341	4.913
8 SP276 (Rotatoria del Cerro) - SS166 (Svincolo Capaccio Scalo)	2.829	166	2.995	1.698	128	1.826	4.138	318	4.456
9 SS166 (Svincolo Capaccio Scalo) - Loc. Cafasso/Borgonuovo	7.380	233	7.613	2.174	124	2.298	2.944	302	3.247
10 Loc. Cafasso/Borgonuovo - Svincolo Capaccio	7.481	233	7.714	2.184	124	2.308	2.954	302	3.257
11 Svincolo Capaccio - Svincolo Paestum	5.330	109	5.439	94	4	97	741	174	915
TGM Medio	5.482	344	5.827	3.652	289	3.941	4.333	394	4.727

TABELLA 5: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI SULLA SP AVERSANA NEGLI SCENARI DI PROGETTO

Tratta	Alt.1-A			Alt.1-B			Alt.2-A		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Innesto Tang. SA-SP311 (Pontecagnano)	9.352	317	9.669	9.022	338	9.359	8.686	319	9.005
2 SP311-SP173	9.445	417	9.863	9.111	438	9.549	8.774	420	9.194
3 SP173-SP275 (Bellizzi)	7.106	247	7.353	6.741	272	7.013	6.439	252	6.691
4 SP275-SP135 (Battipaglia)	7.077	246	7.323	6.714	272	6.986	6.409	252	6.661
5 SP135-SP312 (S.Lucia)	6.011	256	6.267	5.654	281	5.936	5.351	262	5.613

Tratta	Alt.1-A			Alt.1-B			Alt.2-A		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
6 SP312-SP262	6.011	256	6.267	5.654	281	5.936	5.351	262	5.613
7 SP262-SP30 (S.Cecilia)	5.222	260	5.482	4.878	284	5.162	4.564	265	4.829
8 SP30-Gromola (nuova tratta)	5.065	252	5.318	4.713	276	4.989	4.406	257	4.664
9 Gromola-SP356 (Capaccio) (nuova tratta)	3.762	240	4.003	3.368	269	3.637	3.096	247	3.342
10 SP356-SP276 (Capaccio) (nuova tratta)	797	19	816	830	31	861	663	24	687
11 SP276-SS18 (Rotatoria Cerro) (nuova tratta)	568	36	604	517	25	542	454	24	478
TGM Medio	5.492	232	5.724	5.200	252	5.452	4.927	235	5.162

Il flussogramma dei traffici giornalieri medi sulla rete dell'area negli scenari di progetto è rappresentato nella **Figura 4**.

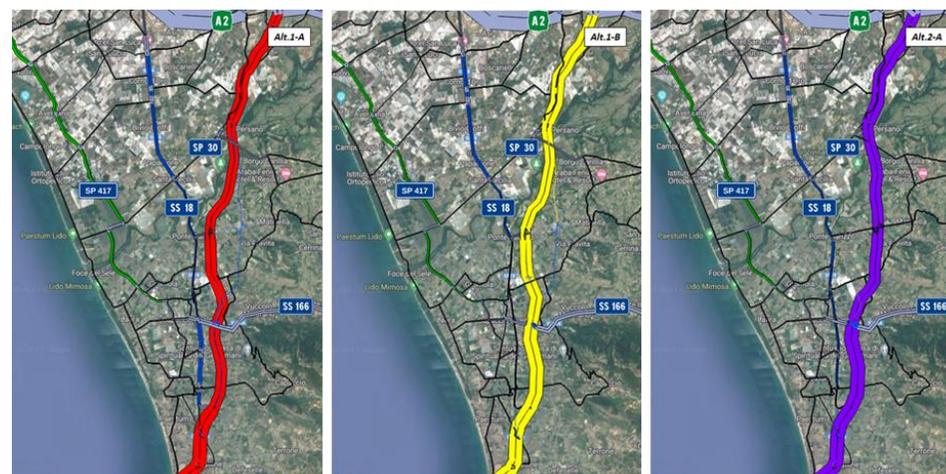


FIGURA 4 - Flussogramma degli scenari di progetto

Come per le alternative di tracciato già presentate, l'effetto derivante dall'introduzione delle alternative di intervento sulla rete stradale dell'area comporta la velocizzazione della rete con una diminuzione dei tempi medi di viaggio, rispetto allo scenario di riferimento

Per converso la diversione dei traffici su itinerari più veloci, ma più "lunghi" comporta un incremento delle percorrenze.

Anche queste variazioni, sempre a causa della maggiore efficacia dello scenario di riferimento, sono più contenute rispetto a quanto stimato per le alternative presentate nel corso del dibattito pubblico, impattando sull'esito dell'Analisi Costi Benefici dato che i benefici trasportistici collegati alla variazione di questi indicatori sono inferiori.

4.3 I NUOVI SCENARI DI PROGETTO NELL'IPOTESI DI REALIZZAZIONE DI UNA STRADA DI TIPO "C"

Gli scenari di progetto sono stati simulati anche nell'ipotesi di realizzare il nuovo asse stradale con una sezione stradale di tipo "C" a una corsia per verso di marcia. Un'infrastruttura di questo tipo si inserisce nel contesto territoriale in esame in modo meno "impattante" rispetto ad una strada tipo "B" a doppia carreggiata e con due corsie per verso di marcia. Tuttavia, le sue prestazioni trasportistiche e funzionali sono inferiori rispetto ad una strada di tipo "B", per capacità di trasporto (ovvero i carichi di traffico che può sostenere), per velocità (inferiore, secondo le norme del Codice della Strada di 20km/h), per sicurezza intrinseca, data la separazione "fisica" dei flussi di marcia nelle due direzioni, per funzionalità garantendo il sorpasso per tutta l'estensione del tracciato.

Tuttavia, nonostante questi aspetti "peggiorativi" rispetto agli omologhi tracciati configurati con sezione a doppia carreggiata e due corsie per verso di marcia, anche in questi scenari le alternative di tracciato costituiscono una efficace alternativa agli itinerari stradali dello scenario di riferimento.

In base agli esiti delle simulazioni delle tre alternative di tracciato si prevedono traffici dagli andamenti simili a quelli previsti per gli omologhi con sezione di tipo "B" ma con flussi più contenuti (in media del 7% per tutte e tre le alternative simulate). Mediamente i traffici variano tra i 20.000 veic/giorno del tracciato Alternativa 1-A (21.600 veic/giorno nell'ipotesi di sezione di tipo "B") ai 21.200 veic/giorno del tracciato Alternativa 2-A (22.900 veic/giorno nell'ipotesi di sezione di tipo "B"). Più nel dettaglio, i flussi sono sostanzialmente coincidenti con gli scenari simulati con sezione di tipo "B" nella tratta compresa tra Paestum e fine intervento, mentre presentano diminuzioni più marcate nelle tratte tra Eboli e Capaccio, dove si prevedono livelli di flussi compresi tra i 15.400 veic/giorno ed i 20.000 veic/giorno a seconda dell'alternativa considerata (si veda la Tabella 6).

TABELLA 6: TRAFFICI GIORNALIERI MEDI PER TRATTA NELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Tratta	Alternativa 1-A			Alternativa 1-B			Alternativa 2-A		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
1 Sv. A2 - Sv. Eboli	14.805	457	15.263	15.546	451	15.997	16.599	658	17.256
2 Sv. Eboli-Sv. Altavilla	17.456	561	18.017	18.198	556	18.754	19.262	762	20.023
3 Sv. Altavilla-Sv. Albanella	14.966	441	15.407	15.802	434	16.236	17.151	653	17.804
4 Sv. Albanella-Sv. Capaccio	17.450	627	18.077	18.527	641	19.168	16.663	478	17.141
5 Sv. Capaccio-Sv. Paestum	17.671	615	18.286	23.830	744	24.574	21.789	579	22.368
6 Sv. Paestum-Innesto su asse esistente SS18	24.622	751	25.373	24.651	755	25.406	24.676	760	25.436
7 Innesto su asse esistente SS18-Sv. SR ex SS267	24.622	751	25.373	24.651	755	25.406	24.676	760	25.436
8 Sv. SR ex SS267-Sv. Agropoli NORD (tratta adeg. C1)	24.652	752	25.405	24.683	756	25.438	24.706	762	25.468
9 Sv. Agropoli Nord-Sv. Agropoli SUD (tratta adeg. C1)	19.073	563	19.636	19.073	563	19.636	19.073	563	19.636
TGM Medio	19.480	613	20.093	20.551	628	21.179	20.510	664	21.174

Sulla base dei dati restituiti dalle simulazioni è stata effettuato il calcolo del livello di servizio secondo le metodologie dell'HCM previste dalla vigente normativa (DM 6792/2001) per verificare la compatibilità con la norma dei tracciati configurati con sezione trasversale di tipo "C". Applicando le procedure di calcolo sopraindicate, anche nella sezione di minimo carico tra tutte e tre le alternative di progetto valutate (Alternativa 1-A, tratta tra svincolo Altavilla e svincolo Albanella, tralasciando i rami di innesto tra l'A2 e lo svincolo di Eboli), la verifica non è soddisfatta perché il livello di servizio è pari a "D" (la normativa sopracitata richiede un livello di servizio almeno pari a "C" per le strade con sezione stradale di tipo "C" di nuova realizzazione).

Così come evidenziato nello studio di traffico illustrato nel corso del dibattito pubblico, anche in questa sede si ribadisce, pertanto, la necessità di realizzare il collegamento in oggetto con una sezione trasversale di tipo "B", indicando, tra l'altro, come elemento di criticità del progetto, la tratta tra lo svincolo con la SR ex SS267 e lo svincolo di Agropoli NORD, per la quale si prevede la semplice messa in sicurezza e adeguamento funzionale mantenendo la sezione di tipo "C", sulla quale i traffici previsti non risultano compatibili con questa tipologia di sezione. Tuttavia, trattandosi di una tratta

di relativamente breve estensione, posizionata all'estremità dell'intervento e caratterizzata da livelli di interferenze alla circolazione pressoché nulli, si ritiene che la circolazione sull'intero asse non sarà condizionata dalle criticità relative a questo tratto.

4.4 L'AGGIORNAMENTO DELL'ANALISI COSTI BENEFICI

L'aggiornamento degli scenari infrastrutturali futuri, con lo studio delle tre nuove alternative di tracciato, con la conseguente revisione della stima dei costi, e le nuove previsioni sugli impatti trasportistici che essi generano, ha comportato la revisione dell'Analisi Benefici Costi ed il calcolo dei suoi indicatori per le nuove alternative di progetto.

Come accennato, al paragrafo 4.2 la valutazione differenziale degli indicatori trasportistici è stata effettuata rispetto al nuovo scenario di riferimento, che è maggiormente "prestazionale" rispetto a quanto elaborato nell'ambito dello studio di traffico illustrato nel corso del dibattito pubblico.

Ne segue che i benefici trasportistici calcolati in questa sede sono inferiori rispetto alle precedenti valutazioni. Ad esempio, confrontando i risparmi di tempo all'anno di entrata in esercizio dell'intervento di progetto, si passa dai circa 3.000.000 di veicoli-ora/anno calcolati in occasione della precedente Analisi Costi Benefici a variazioni comprese tra i circa 2.100.000 veicoli-ora/anno per l'Alternativa 1-A e circa 2.400.000 veicoli-ora/anno per l'Alternativa 2-A.

Viceversa, le variazioni delle percorrenze sono più contenute per via della minore attrattività dei tracciati nel nuovo scenario di riferimento. Esse sono pari a circa 45-46.000.000 di veicoli-km/anno a fronte di valori superiori ai 63.000.000 delle alternative presentate in precedenza.

Analogamente ai risparmi di tempo, più contenuti sono i benefici derivanti dalla riduzione dell'incidentalità, perché il completamento della SP Aversana, contribuisce già nello scenario di riferimento ad abbattere i traffici sulla SS18 ed i livelli di incidentalità ad essi collegati. Ne segue che la diminuzione del numero di eventi è all'incirca dimezzata rispetto a quanto stimato in precedenza ed è pari a circa 10 incidenti, 24 feriti e 0,6 decessi/anno.

Sono stati simulati due scenari alternativi di crescita della domanda aggiornati sulla base dell'analisi storica dei dati di traffico sulla rete ANAS desunti dalle postazioni permanenti di rilievo ricadenti nell'area di studio e stima la crescita sulla base delle previsioni di crescita tendenziale del PIL contenute nei documenti di programmazione emessi dal Ministero dell'Economia.

Considerando l'entrata in esercizio del nuovo collegamento nel 2033 per l'alternativa 1-A e 1-B e nel 2032 per l'Alternativa 2-A, l'Analisi Costi Benefici restituisce valori soddisfacenti per l'alternativa 2-A

in entrambi gli scenari di crescita della domanda e per l'alternativa 1-B nell'ipotesi di crescita favorevole della domanda di mobilità. Non risulta soddisfatta in tutti gli scenari relativi all'alternativa 1-A e per l'alternativa 1-B per lo scenario di crescita prudenziale della domanda.

Nelle seguenti

Tabella 7 e

Tabella 8 sono riportati gli indicatori di sintesi dell'analisi in entrambi gli scenari di crescita della domanda di mobilità

TABELLA 7: INDICATORI DI SINTESI DELL'ANALISI COSTI BENEFICI – SCENARIO DI CRESCITA PRUDENZIALE

	Alternativa 1-A	Alternativa 1-B	Alternativa 2-A
VAN (€)	-107.821.701	-13.834.522	21.210.976
SRIE	2,45%	2,93%	3,11%
B/C	0,88	0,99	1,02

TABELLA 8: INDICATORI DI SINTESI DELL'ANALISI COSTI BENEFICI – SCENARIO DI CRESCITA OTTIMISTICO

	Alternativa 1-A	Alternativa 1-B	Alternativa 2-A
VAN (€)	-75.301.567	22.381.816	59.804.569
SRIE	2,62%	3,11%	3,31%
B/C	0,92	1,02	1,06

5 LE ALTERNATIVE NEL CORSO DEL DIBATTITO

Nel corso dei primi incontri territoriali effettuati, ascoltando le ragioni e le esigenze del «territorio» è emerso che:

- Il Comune di Albanella ritiene migliorativo prevedere l'allontanamento dello svincolo di Altavilla dall'area PAI; ha inoltre espresso una marcata preferenza per Alternativa 1 considerata meno invasiva.
- Il Comune di Eboli propone un tracciato in affiancamento all'esistente SP30a; riconfigurazione dello svincolo iniziale sulla A2 che consenta alla comunità di Eboli l'accesso diretto alla nuova viabilità; revisione dello svincolo esistente sulla A2.

A seguito di tali richieste è stata avviata una prima fase di verifica di fattibilità di ulteriori tracciati che possano contemperare le esigenze locali con gli aspetti tecnici.

Nelle immagini che seguono sono riportate tali prime ipotesi che dovranno essere verificate e approfondite sia sotto l'aspetto di rispondenza alle norme sia sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale.

Le ipotesi formulate sono denominate: 1A e 2A intese come varianti delle alternative 1 e 2 di progetto, nel tratto da Eboli sino a Capaccio Scalo. Le alternative 1A e 2A ripercorrono il medesimo tracciato separandosi dal territorio di Serre.

Il tracciato di progetto è inserito in ogni immagine in modo da poter confrontarlo con la sua relativa variante.

Dall'inizio dell'itinerario posto sull'A2 il tracciato devia verso Ovest (lato mare) accostandosi alla SP30a al fine di ridurre l'impatto con le attività agricole. Circa 800 metri dopo lo svincolo iniziale di progetto sulla A2, trova posto un nuovo Svincolo (non previsto in precedenza) a servizio della città di Eboli che collega il tracciato di progetto alla SP30a, consentendo l'accesso diretto alla nuova strada e all'autostrada A2 del Mediterraneo sia da Eboli sia dalle aziende ubicate lungo la SP30a. Lo svincolo

di Altavilla Silentina, che nel progetto presentato è previsto nel territorio di Albanella, viene spostato dall'area di esondazione del Fiume Sele in una nuova posizione.

Modifiche relative alla sola ALTERNATIVA 1A:

- Realizzazione nuovo Svincolo al km 16 sulla SP 421, con collegamento alla SS.18;
- Soppressione dello svincolo di Capaccio Scalo con adeguamento dello svincolo esistente tra SS.18 e la SS.166 (Capaccio Scalo);
- Modifiche relative alla sola ALTERNATIVA 2A:
- Realizzazione di un tratto in viadotto in approccio alla galleria;
- Nuovo tracciato, dall'imbocco della Galleria lato Matinella fino all'altezza della SS.166, più sinuoso al fine di evitare le demolizioni di abitazioni;
- Nuovo viadotto prima della galleria;
- Revisione dello svincolo di Capaccio Scalo per ridurre l'interferenza con gli edifici limitrofi.

A seguito del Dibattito Pubblico e delle richieste emerse a seguito degli incontri territoriali sono stati rivisti gli studi di traffico nello scenario di riferimento e futuro, sono state approfondite due nuove alternative rinominate 1A e 2A varianti delle precedenti 1 e 2. La prima rappresenta l'accoglimento delle richieste degli enti, ma tuttavia per le motivazioni che di seguito verranno esplicitate non risponde alle esigenze trasportistiche dell'area, per cui la stessa è stata ottimizzata con una nuova ipotesi denominata 1B.



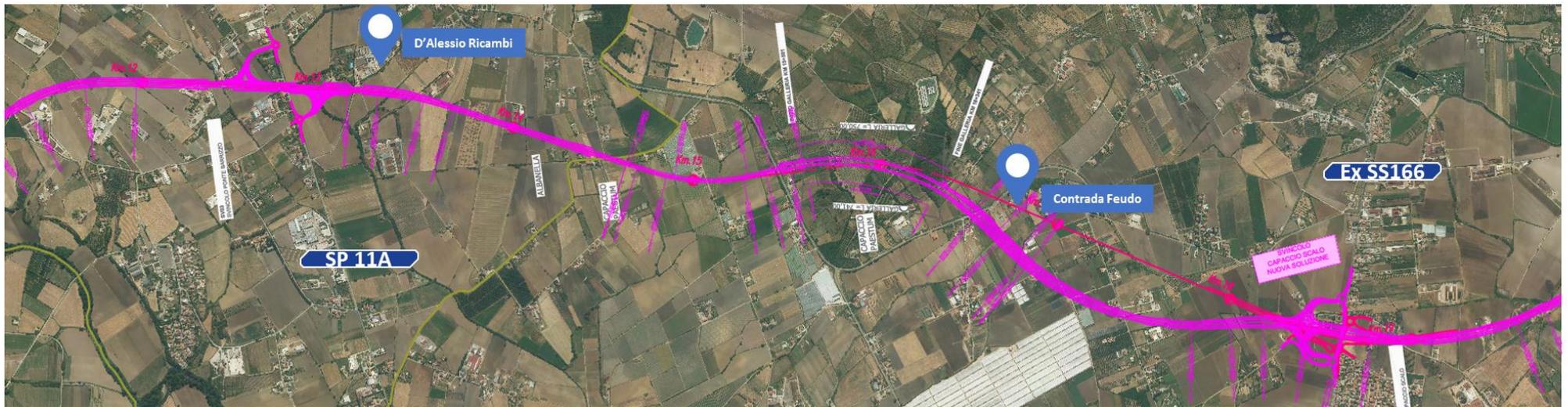


Figura 6 - Alternativa progettuale 2A

6 LE ALTERNATIVE POST DIBATTITO

“L’alternativa 0” è stata riformulata e approfondita alla luce delle nuove infrastrutture in fase di realizzazione e si è preceduti alla verifica della categoria stradale idonea per l’area in oggetto, dalle considerazioni sotto riportate permane ancora l’esigenza di un nuovo tracciato in variante con sezione di TIPO B come presentato durante il Dibattito.

Le alternative 1B e 2 A prevedono la realizzazione di una nuova strada che colleghi l’autostrada A2 con Agropoli, per una lunghezza complessiva è di circa 35 km di cui quasi 25 Km con una doppia carreggiata ciascuna con due corsie per senso di marcia, gli ultimi 10 Km invece prevedono un’unica carreggiata con una corsia per senso di marcia.

Il percorso dell’asse stradale, per tutte le nuove alternative è stato modificato cercando accogliendo le richieste. Da poco dopo la fine delle rampe dello Svincolo sulla A, infatti, è stato sostituito il lungo rettilineo con un andamento più sinuoso in modo tale da avvicinarsi più possibile alla SP30a con lo scopo anche di ridurre gli impatti con il tessuto produttivo serricolo presente nel comune di Eboli, inoltre è stato realizzato un semi-svincolo a servizio del Comune stesso in conformità con lo strumento urbanistico vigente. Per questo, a seguito dell’analisi di traffico, sono state previste le sole rampe di uscita dalla carreggiata in direzione Nord e quella di immissione sulla carreggiata in direzione Sud. Le altre manovre risultavano di difficile inserimento nel contesto antropizzato e comunque risultano garantite, anche se con un percorso leggermente più lungo, attraverso lo svincolo esistente sulla SP.30a poco più ad Ovest.

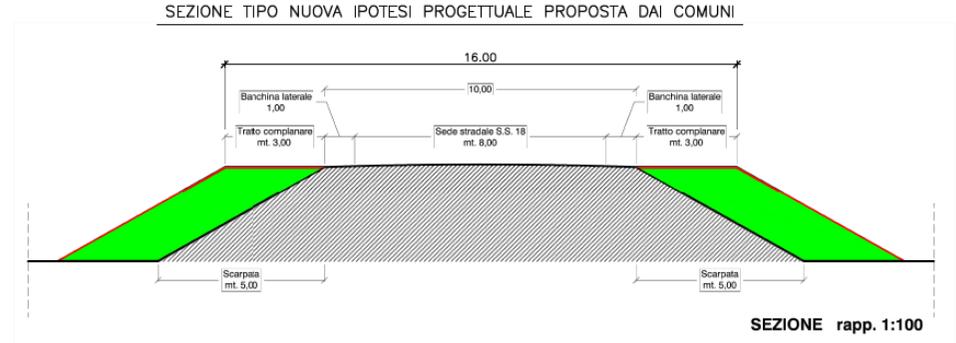
Inoltre, nell’individuazione della soluzione progettuale migliore sono stati analizzati tutti gli aspetti legati agli impatti socioeconomici, ambientali ed espropriativi oltre i costi ed i tempi di realizzazione delle due nuove varianti.

6.1 ALTERNATIVA 1A RICHIESTA DAGLI ENTI

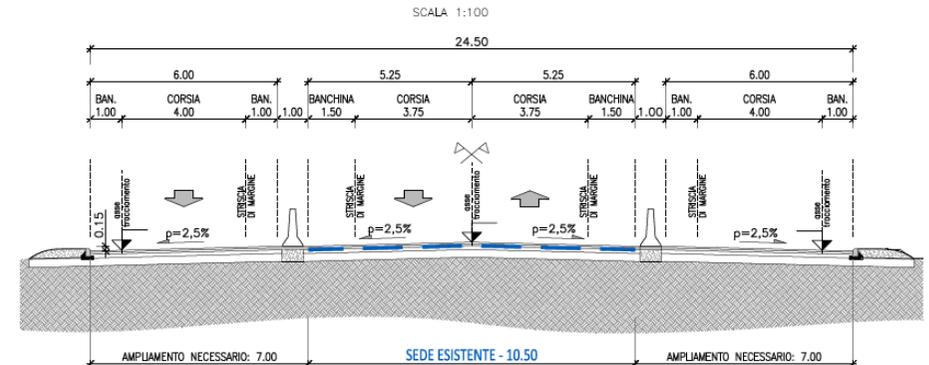
Per l’alternativa 1A, fatta eccezione per la parte iniziale fino al confine con il comune di Eboli, il tracciato dell’asse principale si discosta poco dall’alternativa precedente. Le modifiche più significative, sono state sviluppate nel tentativo di accogliere il più possibile quanto proposto dagli enti al punto n.24, ed hanno riguardato principalmente il tratto compreso tra le località “Cerro” ed il comune di “Capaccio scalo” SS.166. Queste varianti, infatti, consistono prevalentemente nella sostituzione dello svincolo sulla SS.166 con uno svincolo sulla SP421, del tipo a “trombetta” nei pressi

dell’Aera PIP con un nuovo collegamento alla SS.18 e l’adeguamento dell’attuale Svincolo tra quest’ultima statale e la SS.166. Con lo scopo di ridurre il flusso veicolare confluyente sulla rotonda esistente in località “Cerro”, è stata inserita una seconda rotonda sempre alla SP241 innesto con la viabilità area PIP, da cui parte una viabilità di collegamento in direzione SUD - Ovest che si innesta sulla SS.18 poco prima dello svincolo con la SS.166. Al fine di migliorare il collegamento con quest’ultima viabilità è stato previsto, come sopra detto, l’adeguamento dello svincolo esistente, attraverso la rimodulazione delle rampe e l’inserimento della SS.166 di due rotonde di adeguato diametro ed un nuovo collegamento verso la stazione ferroviaria.

Non è stato possibile accogliere le richieste di adeguamento della SS.18 a tipo B nel tratto tra la località “Cerro” e lo Svincolo di Paestum in quanto, non risulta possibile l’inserimento di un adeguato tracciato stradale che rispetti il DM. 05/11/2001 ed un adeguato svincolo secondo il DM 19/04/2006 (vedi immagini seguenti)



SEZIONE TIPO MINIMA NECESSARIA ("C1" EXTRAURBANA SECONDARIA CON STRADE DI SERVIZIO)



e l'impossibilità di realizzare adeguate viabilità locali e svincoli lungo la SS.18, come ampliamento descritto nella scheda ai punti 9, 11 e 24. Per quanto riguarda, invece la soluzione proposta di inserire delle viabilità laterali all'attuale SS.18, oltre a non essere adeguata per i flussi di traffico che interessano il tratto, il corpo stradale è comunque superiore a quella della tipo B, inoltre risulta impossibile il mantenimento degli attuali svincoli e sottopassi presenti lungo tale tratto.

Di seguito, si riporta un confronto tra la sezione indicata nel dossier predisposto dai comuni interessati, ed il minimo previsto dalla normativa per una strada di tale categoria in caso di adeguamento.

Ed i punti critici principali in corrispondenza delle intersezioni esistenti come il sottopasso in Via dei Romani, per cui non risultano possibili adeguamenti principalmente per motivi altimetrici;

Il tracciato in esame ha le medesime caratteristiche dei precedenti con il tratto a doppia carreggiata.

Lungo il percorso è prevista la ricucitura delle varie viabilità esistenti che il nuovo asse interrompe, attraverso la realizzazione di sottopassi trasversali all'asse di progetto e/o viabilità di ricucitura, che garantiscono la permeabilità locale. Per questa alternativa sono previsti 5 svincoli, 3 semi-svincoli (non consentono tutte le manovre di svolta direttamente, ma sfruttano svincoli esistenti e viabilità limitrofe), 1 adeguamento di svincolo esistente, che consentono il collegamento dell'asse stradale di progetto con le viabilità esistenti, 3 ponti e 6 viadotti di cui il più lungo di 6.695 m.

Di seguito, si riporta una lista degli svincoli e delle caratteristiche principali:

- SV01: Svincolo A2;
- SV02: Semi Svincolo di Eboli;
- SV03: Svincolo di Altavilla Silentina;
- SV04: Svincolo Località Ponte Barizzo;
- SV05: Svincolo di Località "Cerro"
- SV06: Svincolo in adeguamento Capaccio Paestum ;
- SV07: Svincolo Paestum;
- SV08: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale

Costo investimento

Per l'alternativa 1A è stato stimato un importo investimento di circa 1.754.733.724 milioni di euro ed una tempistica realizzativa di oltre 9 anni.

6.2 ALTERNATIVA 1B OTTIMIZZAZIONE TRASPORTISTICA DELLA 1A

L'alternativa 1B è identica alla 1A in termini di tracciato, si differenzia principalmente per l'eliminazione dello svincolo al Cerro ed il relativo ricollegamento e adeguamento dello svincolo sulla SS.166, in quanto non funzionante da un punto di vista trasportistico ed il ripristino dello svincolo di "Capaccio-scalo", risultato più "attrattivo". Per quest'ultimo, comunque, è stata rivisitata la configurazione sia dal punto di vista geometrico-funzionale che dell'ingombro, per la soluzione si rimanda alla sezione di approfondimento dedicata. Sempre per motivi legati alla domanda di trasporto, è stata modificata la configurazione del semi-svincolo n.2, in particolare è risultato più conveniente prevedere la rampa di uscita verso Eboli, per la carreggiata direzione Nord, rispetto all'uscita verso la medesima località per la carreggiata in direzione Sud. Per quest'ultima, infatti, dalle simulazioni, risulta più conveniente l'utilizzo dello svincolo esistente sull'A2 con uscita sulla SP.30a.

Il tracciato in esame ha le medesime caratteristiche dei precedenti.

Lungo il percorso è prevista la ricucitura delle varie viabilità esistenti che il nuovo asse interrompe, attraverso la realizzazione di sottopassi trasversali all'asse di progetto e/o viabilità di ricucitura, che garantiscono la permeabilità locale. Per questa alternativa sono previsti un numero 5 svincoli e 2 semi-svincoli, uno in più rispetto alla prima versione che consentono il collegamento dell'asse

stradale di progetto con le viabilità esistenti, 3 ponti e 6 viadotti di cui il più lungo di 6.695 m . Di seguito si riporta una lista degli svincoli e delle caratteristiche principali:

- SV01: Svincolo A2;
- SV02: Semi-Svincolo di Eboli;
- SV03: Svincolo di Altavilla Silentina;
- SV04: Svincolo Località Ponte Barizzo;
- SV05: Svincolo di Capaccio-Scalo
- SV06: Svincolo Paestum;
- SV07: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale

Costo investimento

Per l'alternativa 1B è stato stimato un importo investimento di circa 1.754.733.724 milioni di euro ed una tempistica realizzativa di oltre 9 anni.

6.3 ALTERNATIVA 2 A

Il progetto stradale dell'alternativa 2A, rispetto alla variante già illustrata durante DP, in cui è stato proposto un nuovo tracciato in corrispondenza della Località "Feudo", prevede un'ulteriore modifica in corrispondenza di Ponte Barizzo. Tale soluzione, infatti, recepisce le richieste in particolare:

- Eliminata la demolizione di edifici e stalle;
- Aumentato il distanziamento dall'attività locale di ricevimenti;
- Occupazione del territorio di Albanella nella zona meno edificata;

Per ottenere quanto sopra detto, anche in questo caso, si è adottato un tracciato più sinuoso e spostato maggiormente verso Ovest, rispetto a quanto finora previsto. Di conseguenza è stato rivisto anche lo svincolo SV04 "Ponte Barizzo", posizionato nei pressi dell'attività industriale "Al Compound". Il nodo è sempre caratterizzato da due rotatorie sulla SP.11a, ma con rampe in uscita di tipo indiretto, tali da non interferire con gli edifici presenti e ridurre al minimo l'impatto sul reticolo idraulico. Ultima modifica effettuata, ma che non riguarda l'asse stradale, è l'inserimento, visto l'elevato dislivello, di un tratto in viadotto prima della galleria dello sviluppo di circa 555 m.

Il tracciato in esame ha le medesime caratteristiche dei precedenti con il tratto a doppia carreggiata leggermente più lungo dei precedenti;

Lungo il percorso è prevista la ricucitura delle varie viabilità esistenti che il nuovo asse interrompe, attraverso la realizzazione di sottopassi trasversali all'asse di progetto e/o viabilità di ricucitura, che garantiscono la permeabilità locale. Per questa alternativa sono previsti un numero 5 svincoli e 2 semi-svincoli, come per l'alternativa 1B che consentono il collegamento dell'asse stradale di progetto con le viabilità esistenti, 3 ponti e 6 viadotti di cui il più lungo di 5.555 m ed 1 galleria. Di seguito si riporta una lista degli Svincoli e delle caratteristiche principali:

- SV01: Svincolo A2;
- SV02: Semi-Svincolo di Eboli;
- SV03: Svincolo di Altavilla Silentina;
- SV04: Svincolo Località Ponte Barizzo;
- SV05: Svincolo di Capaccio-Scalo
- SV06: Svincolo Paestum;
- SV07: Semi- Svincolo di Agropoli Zona Industriale

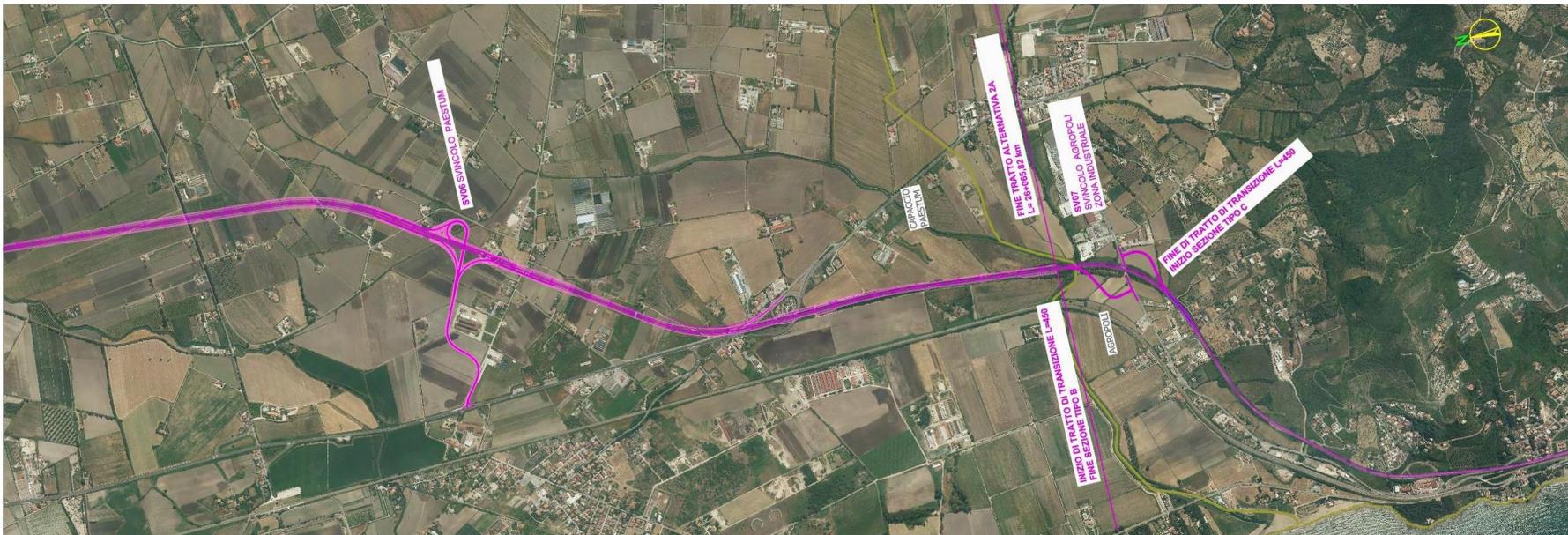
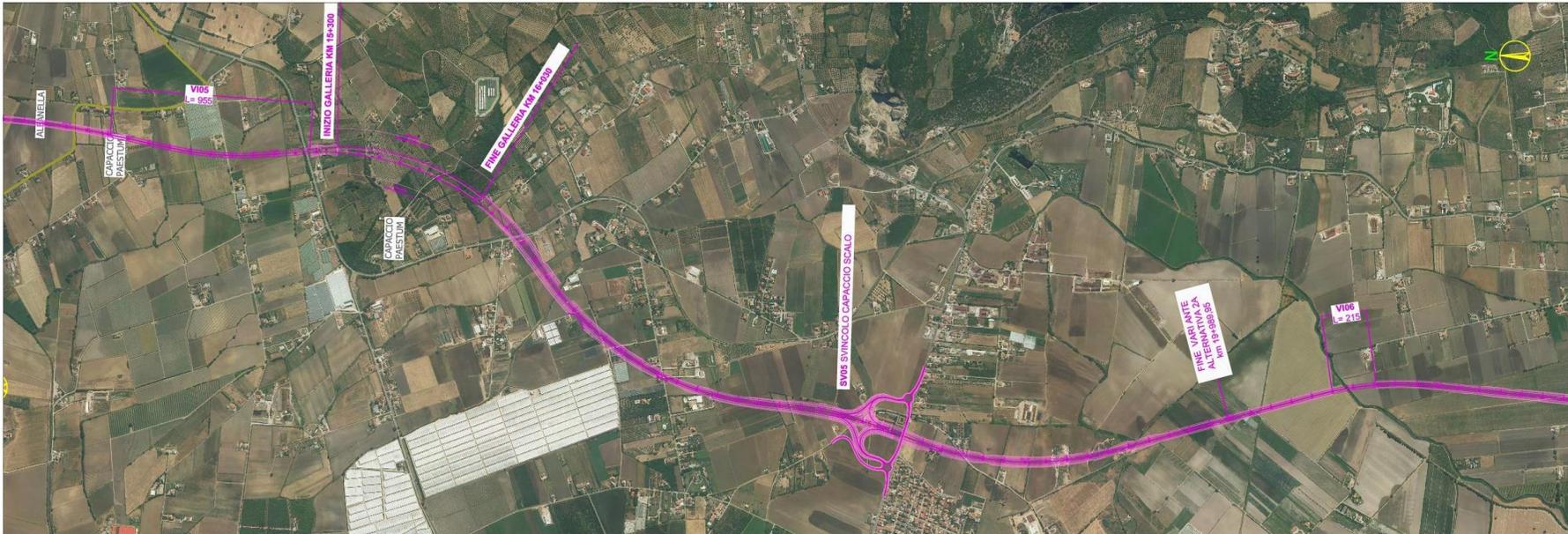
Costo investimento

Per l'alternativa 2A è stato stimato un importo investimento di circa 1.765.943.700 milioni di euro ed una tempistica realizzativa di oltre 8 anni.









7 LE ANALISI DELLE ALTERNATIVE

7.1 ASPETTI AMBIENTALI

Alla luce delle osservazioni emerse nell'ambito del Dibattito Pubblico, con particolare riferimento alle n. 1-2-3-4-6-9, Anas ha provveduto ad ottimizzare le alternative di tracciato al fine di minimizzare le interferenze dal punto di vista territoriale, ambientale e sociale sulla base delle principali problematiche riscontrate dal territorio sulle tre alternative di tracciato preliminarmente proposte. Sono state, pertanto, individuate due varianti di tracciato denominate 1A (ottimizzata dal punto di vista trasportistico attraverso lo spostamento dello svincolo SV05 – variante 1B) e 2A.

Tali varianti sono frutto di alcune specifiche richieste del territorio, di seguito si fa riferimento alle principali esigenze emerse dal DP:

- il Comune di Albanella ritiene migliorativo prevedere l'allontanamento dello svincolo di Altavilla dall'area PAI; ha inoltre espresso una marcata preferenza per Alternativa 1 considerata meno invasiva;
- il Comune di Eboli propone un tracciato in affiancamento all'esistente SP30a; riconfigurazione dello svincolo iniziale sulla A2 che consenta alla comunità di Eboli l'accesso diretto alla nuova viabilità; revisione dello svincolo esistente sulla A2;
- necessità di ridurre il consumo di suolo e di minimizzare le demolizioni e gli espropri.

Le due varianti sono state ipotizzate con la finalità di rispondere alle esigenze dettate dal territorio, pertanto, risultano migliorative rispetto alle precedenti soluzioni alternative, sia dal punto di vista tecnico-funzionale che ambientale e sociale.

In particolar modo le varianti risultano migliorative sotto il profilo ambientale rispetto alle tre soluzioni presentate inizialmente da Anas, con riferimento a tali aspetti:

- dal punto di vista paesaggistico in considerazione della presenza della galleria sulla variante 2A ed in generale grazie all'abbassamento dei rilevati dovuti allo spostamento del tracciato che ha avuto come beneficio la progettazione di rilevati più bassi, senza modificare la quota stradale;
- da un punto di vista delle produzioni agricole, stante la riduzione degli espropri di aziende produttive;

- in termini di rischio idraulico in corrispondenza dello Svincolo di Altavilla, in quanto il tratto in rilevato e la nuova rotatoria del nuovo Svincolo (in comune alle due varianti) sono previsti in area non a rischio PAI;
- in termini di riduzione del numero di edifici residenziali interessati dal tracciato e grazie alla modifica dello svincolo di Capaccio Scalo;
- in termini di consumo di suolo, stante il minor ingombro dovuto dall'abbassamento dei rilevati, all'inserimento di muri e alla realizzazione di diversi viadotti che garantiscono la continuità di accesso e attraversamento dei fondi.

Di seguito, si riportano due immagini rappresentative dei tratti della nuova soluzione (2A) confrontati con l'alternativa inizialmente proposta (2).



Si evidenzia quindi come le varianti di tracciato rappresentino delle ottimizzazioni dal punto di vista ambientale rispetto alle precedenti alternative, risolvendo nello specifico il tema del consumo di suolo e il tema idraulico nel tratto dello svincolo di Altavilla.

Considerando la differenza di tracciato tra le due varianti (1A e 2A) si è scelto di effettuare un'analisi di confronto dal punto di vista ambientale, al fine di individuare la migliore soluzione tra le due.

È stata effettuata quindi un'analisi comparativa basata su alcuni indicatori ritenuti maggiormente significativi in funzione delle tematiche emerse durante il Dibattito Pubblico.

7.1.1 La metodologia utilizzata

La metodologia applicata per l'analisi ambientale e sociale ha seguito i seguenti step:

1. Individuazione del tratto di riferimento in cui le due varianti non si sovrappongono
2. Individuazione delle tematiche ambientali maggiormente significative su cui basare il confronto delle varianti di tracciato
3. Selezione degli indicatori rappresentativi delle diverse tematiche ambientali
4. Calcolo degli indicatori per le due varianti di tracciato 1A e 2A e relativa percentuale di incidenza
5. Aspetti conclusivi dell'analisi ed individuazione della migliore soluzione dal punto di vista ambientale

Il **primo step** è stato quello di individuare il punto di inizio e fine comune alle due varianti al fine di un corretto confronto. Per dar maggior evidenza del confronto e delle eventuali differenze ci si è concentrati sul tratto di progetto in cui le due varianti si differenziano tra loro tralasciando il resto di tracciato in comune. L'analisi di seguito condotta è stata effettuata tra il km 7+700 ed il km 20+100 della variante 1A e tra il km 7+700 e il km 19+989,95 della variante 2A.

In merito al **punto 2**, durante il dibattito pubblico, attraverso interventi diretti durante gli incontri avvenuti nei diversi Comuni, attraverso mail ed osservazioni scritte, sono emersi alcuni temi ambientali ricorrenti, ritenuti più sensibili per il territorio e per tale motivo si è deciso di attenzionarli nella successiva analisi ambientale di confronto tra le due varianti. In particolare, i temi più sensibili emersi durante il DP risultano i seguenti:

- Consumo del suolo;
- Settore produttivo;
- Espropri;

- Paesaggio;
- Archeologia.

Tali temi sono stati raggruppati in quattro ambiti:

AM.1 Produttivo: considerato il territorio in cui il progetto si inserisce, il settore produttivo prevalente nell'area è il settore agricolo, con particolare attenzione alle coltivazioni in serre e agli allevamenti di bufale che caratterizzano l'area in esame.

AM.2 Sociale: in tale ambito l'aspetto principale da analizzare, con riferimento ai temi emersi nel DP, riguarda gli espropri intesi come espropri di edifici residenziali, in quanto gli espropri dei terreni agricoli sono compresi nel precedente ambito produttivo.

AM.3 Ambiente e paesaggio: in tale ambito sono compresi gli aspetti legati al consumo di suolo complessivo e alla presenza dei diversi elementi del corpo stradale (rilevati e viadotti) che rappresentano una variazione rispetto al contesto paesaggistico in cui l'opera si inserisce.

AM.4 Archeologia: nel presente ambito saranno analizzate le interferenze delle soluzioni progettuali con le presenze archeologiche rilevate nell'area in esame, si rimanda al paragrafo 7.3 ASPETTI ARCHEOLOGICI per i relativi approfondimenti.

Per ognuno degli ambiti sopra descritti sono stati selezionati degli indicatori specifici (**punto 3**), rappresentativi del territorio in esame, al fine di fornire una quantificazione numerica utile al confronto tra le due varianti di tracciato dal punto di vista ambientale.

Ambito		Indicatori	
N.	Nome ambito	N.	Nome indicatore
AM.4	Archeologia	AM.4.1	Interferenza con presenze archeologiche

Di seguito per ogni indicatore si riporta una breve descrizione ed i risultati dei calcoli per le due varianti 1A e 2A in termini percentuali (**punto 4**).

AM.1 PRODUTTIVO

AM.1.1 Interferenza con le serre

In merito all'ambito produttivo si è scelto di far riferimento ai principali settori di interesse per il territorio, uno tra questi riguarda la coltivazione in serra. Sulla base dei sopralluoghi effettuati nell'ambito del Dibattito Pubblico e con l'aiuto dell'ortofoto aggiornata sono state quindi perimetrare su carta le serre presenti nei pressi delle varianti proposte. L'indicatore riguardante l'interferenza con le serre è stato calcolato considerando realisticamente un'interferenza non limitata all'ingombro dell'infrastruttura ma attraverso un taglio che segue la disposizione delle serre (si veda esempio figura sottostante - SV05 Svincolo località Cerro variante 1A).



Ambito		Indicatori	
N.	Nome ambito	N.	Nome indicatore
AM.1	Produttivo	AM.1.1	Interferenza con le serre
		AM.1.2	Interferenza con gli allevamenti di bufale
		AM.1.3	Aree ombreggiate su aree agricole
AM.2	Sociale	AM.2.1	Edifici residenziali espropriati
AM.3	Ambiente e paesaggio	AM.3.1	Consumo del suolo
		AM.3.2	Rilevati > 5 metri
		AM.3.3	Viadotti e gallerie

Di seguito i risultati percentuali sull'interferenza con le serre per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 2A.

Indicatore	Variante 1A	Variante 2A
AM.1.1 Interferenza con le serre	82%	18%

AM.1.2 Interferenza con gli allevamenti di bufale

Allo stesso modo, così come le serre risultano rappresentative del territorio in cui si inserisce l'opera proposta, altro settore produttivo maggiormente presente nella zona è relativo agli allevamenti di bufale.

Pertanto, sempre sulla base dei sopralluoghi effettuati nell'ambito del Dibattito Pubblico e con l'aiuto dell'ortofoto aggiornata sono stati perimetrati gli allevamenti di bufale. L'indicatore di interferenza con tali allevamenti è stato calcolato come la somma delle aree in cui il tracciato ricade sopra tali allevamenti.

Di seguito i risultati sull'interferenza con gli allevamenti di bufale per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 1A. Si sottolinea che lungo le due varianti, nel tratto di analisi, l'unica interferenza con allevamenti di bufale si riscontra in corrispondenza dello svincolo SV05 Capaccio Scalo previsto solo per la variante 2A; per tale motivo quest'ultima variante risulta quella con maggiore interferenza vista la maggiore occupazione dello svincolo.

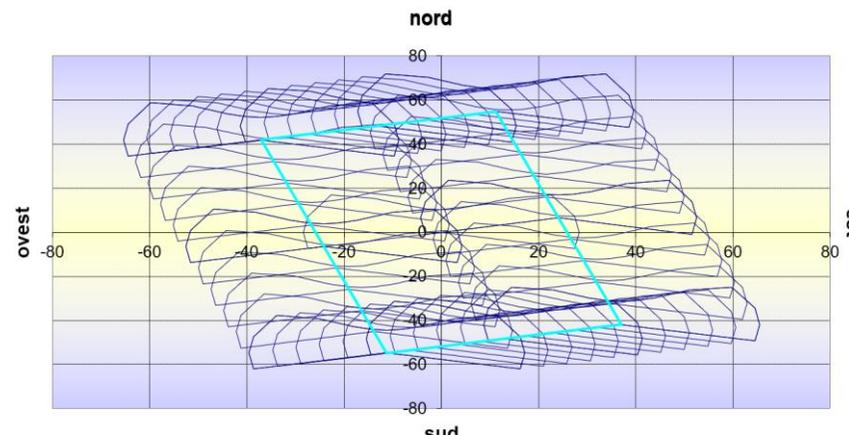
Indicatore	Variante 1A	Variante 2A
AM.1.2 Interferenza con gli allevamenti di bufale	37%	63%

AM.1.3 Aree ombreggiate su aree agricole

Altro indicatore selezionato ai fini dell'analisi sul settore produttivo è l'ombreggiamento dovuto dalla presenza dei rilevati sulle aree agricole, al fine di considerare le zone d'ombra che inficiano sulla produttività dell'area.

Ai soli fini del confronto si è scelto di adottare una metodologia speditiva potendo applicare lo stesso grado di approssimazione sia su un'alternativa che sull'altra.

Per il calcolo dell'indicatore tra le due varianti è stata considerata la somma delle superfici d'ombra che i rilevati determinano sulle aree agricole, con riferimento all'ombreggiamento massimo (in via cautelativa) nella giornata in funzione della posizione del sole. I valori calcolati sono funzionali al confronto dei due tracciati e fanno riferimento alle superfici d'ombra massime che si prevedono in uno specifico momento della giornata. L'immagine sotto riporta un grafico rappresentativo delle zone d'ombra.



Di seguito i risultati percentuali sull'ombreggiamento per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 2A.

Indicatore	Variante 1A	Variante 2A
AM.1.3 Aree ombreggiate su aree agricole	54%	46%

AM.2 SOCIALE

AM2.1 Edifici residenziali espropriati

Il presente indicatore ha tenuto in considerazione gli espropri intesi come edifici residenziali e non come proprietà produttive (considerate nei precedenti indicatori). In quest'ottica è stato calcolato il numero dei singoli edifici di tipo residenziali interferiti dalle due varianti, i quali necessitano di esproprio definitivo.

Di seguito i risultati in percentuale di edifici residenziali espropriati per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge l'assenza di interferenza per la variante 1A. Si specifica comunque che in termini assoluti la variante 2A interessa n. 2 edifici.

Indicatore		Variante 1A	Variante 2A
AM2.1	Edifici residenziali espropriati	0%	100%

AM.3 AMBIENTE E PAESAGGIO

AM.3.1 Consumo di suolo

Tra gli elementi ambientali principali emersi durante il Dibattito Pubblico vi è proprio il consumo di suolo; risulta evidente come il consumo di suolo sia uno degli indicatori da tenere in considerazione nell'analisi di confronto delle varianti al fine di verificare quale delle due soluzioni minimizzi l'occupazione di suolo, considerato anche il contesto di riferimento prettamente agricolo in cui l'opera si inserisce.

L'indicatore sul consumo di suolo è rappresentativo dell'ingombro del corpo stradale che interessa il suolo permeabile. Nello specifico il calcolo del consumo di suolo è stato effettuato considerando la superficie interessata dal corpo stradale comprensiva di rilevati e trincee. In prossimità della galleria è stato considerato solo l'imbocco, mentre in corrispondenza dei viadotti solamente l'ingombro delle pile. In ultimo in relazione alle aree intercluse degli svincoli, vista la loro conservazione allo stato originario, non sono state considerate nel calcolo delle superfici del presente indicatore.

Di seguito i risultati percentuali sul consumo di suolo per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge un consumo di suolo inferiore per la variante 2A.

Indicatore		Variante 1A	Variante 2A
AM.3.1	Consumo di suolo	52%	48%

AM.3.2 Rilevati > 5 metri

Dal punto di vista paesaggistico si è scelto di considerare come indicatore rappresentativo la presenza di rilevati alti (maggiori di 5 metri) in quanto elementi del tracciato che modificano la percezione ed il contesto paesaggistico di riferimento. Lungo le due varianti, pertanto, è stata calcolata la lunghezza complessiva dei rilevati più alti di 5 metri, escludendo dal calcolo i viadotti e le gallerie presenti.

Di seguito i risultati in percentuale relativi alla lunghezza dei rilevati > 5 metri per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 2A.

Indicatore		Variante 1A	Variante 2A
AM.3.2	Rilevati > 5 metri	52%	48%

AM.3.3 Viadotti e gallerie

Così come effettuato nel precedente indicatore, è stato calcolato lo sviluppo complessivo di viadotti e gallerie per le due varianti, considerati dal punto di vista paesaggistico ambientale migliori rispetto ai rilevati che oltre ad occupare maggiormente suolo, determinano con d'ombra maggiori in funzione della loro altezza e modificano a livello percettivo maggiormente il paesaggio circostante.

Di seguito i risultati sulla percentuale di viadotti e gallerie per le varianti 1A e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 2A, corrispondente ad una maggiore lunghezza di viadotti e gallerie.

Indicatore		Variante 1A	Variante 2A
AM.3.3	Viadotti e gallerie	49%	51%

AM.4 ARCHEOLOGIA

AM.4.1 Interferenza con presenze archeologiche

Dal punto di vista archeologico, sempre con riferimento al tratto in esame in cui le due varianti si differenziano tra loro, è stato calcolato il numero di presenze archeologiche interferite dai tracciati. Per i dettagli sugli aspetti archeologici si rimanda al paragrafo 7.3.

Di seguito i risultati sulla percentuale di presenze archeologiche interferite dalle varianti 1 A, 1B e 2A, dai quali emerge una minore interferenza per la variante 1B.

Indicatore		Variante 1A	Variante 2A
AM.3.3	Viadotti e gallerie	40%	60%

Concludendo (**punto 5**), dall'analisi ambientale delle due varianti emergono i seguenti risultati.

Ambito		Indicatori		Variante 1A	Variante 2A
N.	Nome ambito	N.	Nome indicatore		
AM.1	Produttivo	AM.1.1	Interferenza con le serre	82%	18%
		AM.1.2	Interferenza con gli allevamenti di bufale	37%	63%
		AM.1.3	Aree ombreggiate su aree agricole	54%	46%
AM.2	Sociale	AM.2.1	Edifici residenziali espropriati	0%	100%
AM.3	Ambiente e paesaggio	AM.3.1	Consumo del suolo	52%	48%
		AM.3.2	Rilevati > 5 metri	52%	48%
		AM.3.3	Viadotti e gallerie	49%	51%
AM.4	Archeologia	AM.4.1	Interferenza con presenze archeologiche	40%	60%

Come anticipato e come riportato al capitolo 4, la variante 1A non può essere ritenuta sostenibile dal punto di vista trasportistico. Per tale motivo, il tracciato 1A è stato ottimizzato spostando lo

svincolo SV05 attraverso l'eliminazione dello svincolo località Cerro, in quanto non funzionante da un punto di vista trasportistico, e introducendo lo svincolo Capaccio Scalo, tal quale a quello previsto per la variante 2A.

Alla luce di tale modifica le analisi ambientali sopra riportate per la variante 1A possono ritenersi valide per la variante 1B ad eccezione di una minore interferenza sulle serre grazie all'eliminazione dello svincolo in località Cerro ed una maggiore interferenza con gli allevamenti di bufale in prossimità dello svincolo di Capaccio Scalo. Ad ogni modo tali differenze non modificano le conclusioni dell'analisi sopra condotta, dalla quale risulta come migliore soluzione dal punto di vista ambientale la variante 2A. Sintetizzando le risultanze tra le varianti 1B e 2A si può far riferimento alla tabella seguente in cui in verde è indicata la migliore soluzione di tracciato in funzione dei diversi parametri analizzati.

Ambito		Indicatori		Variante 1B	Variante 2A
N.	Nome ambito	N.	Nome indicatore		
AM.1	Produttivo	AM.1.1	Interferenza con le serre		
		AM.1.2	Interferenza con gli allevamenti di bufale		
		AM.1.3	Aree ombreggiate su aree agricole		
AM.2	Sociale	AM.2.1	Edifici residenziali espropriati		
AM.3	Ambiente e paesaggio	AM.3.1	Consumo del suolo		
		AM.3.2	Rilevati > 5 metri		
		AM.3.3	Viadotti e gallerie		
AM.4	Archeologia	AM.4.1	Interferenza con presenze archeologiche		

7.2 ASPETTI IDRAULICI

Come anticipato nei paragrafi precedenti, a valle del dibattito pubblico, sono state sviluppate le nuove alternative 1A e 2A, derivanti da modifiche ed ottimizzazioni delle vecchie alternative di tracciato 1 e 2.

L'alternativa 1A rappresenta l'accoglimento delle richieste pervenute dai vari enti interessati e, per motivi che sono stati esplicitati nella sezione relativa agli aspetti trasportistici della presente relazione, cui si rimanda, è stata ulteriormente ottimizzata con una nuova ipotesi denominata 1B.

L'alternativa 1B è identica alla 1A, ma si differenzia per l'eliminazione dello svincolo 05 in località Cerro che viene reinserito come svincolo 05 di Capaccio Scalo, praticamente identico a quello previsto per la alternativa 2A.

In questa sezione verranno messi in evidenza gli aspetti idraulici che si differenziano nelle diverse ipotesi 1A e 2A, un veloce confronto con i vecchi tracciati 1 e 2 da cui derivano, ed un confronto finale tra l'alternativa 1A e 1B.

Le nuove alternative 1A e 2A coincidono tra loro per la quasi totalità dello sviluppo planimetrico, ad eccezione del tratto centrale, che sarà oggetto di confronto qualitativo dal punto di vista idraulico.

Il tratto centrale in questione (vedi **Figura 8**), dove le alternative si differenziano tra loro, prevede per la prima parte una piattaforma stradale in viadotto, in quanto ci troviamo nella piana di esondazione del Sele e del Calore; quindi, anche se le due alternative non sono coincidenti planimetricamente, sono equivalenti dal punto di vista delle interferenze con il reticolo idrico superficiale, sia naturale che irriguo.

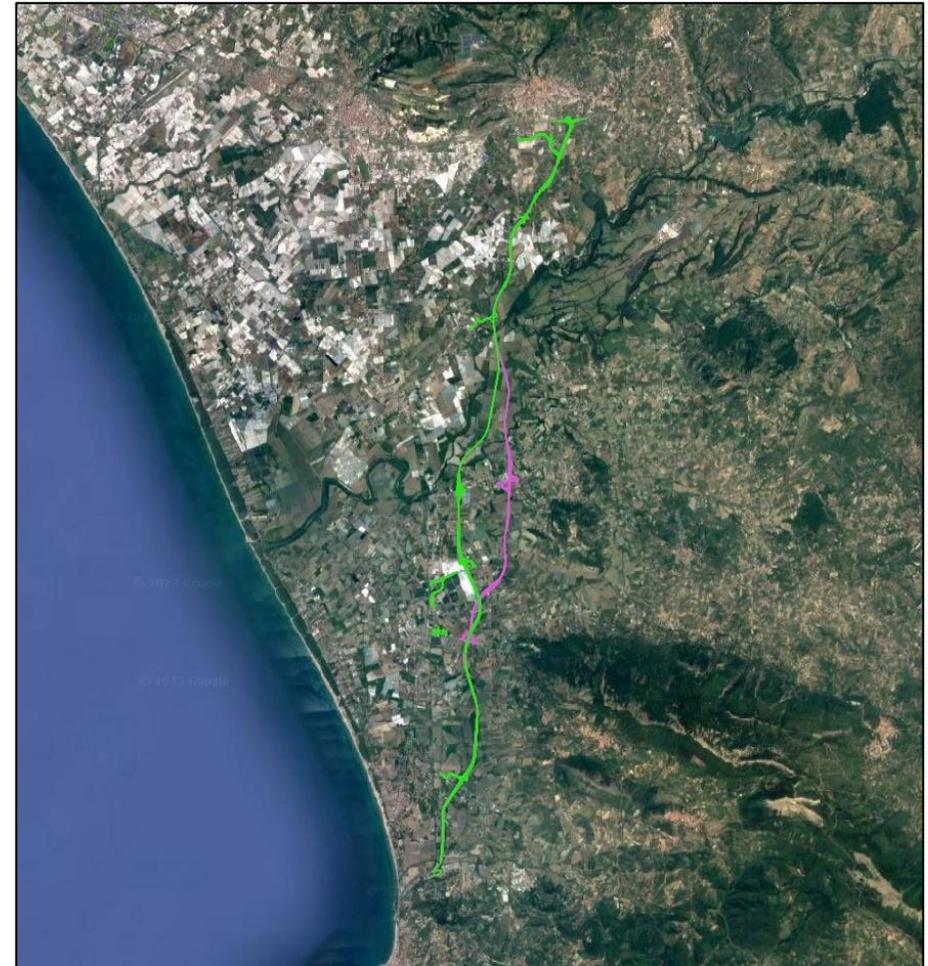
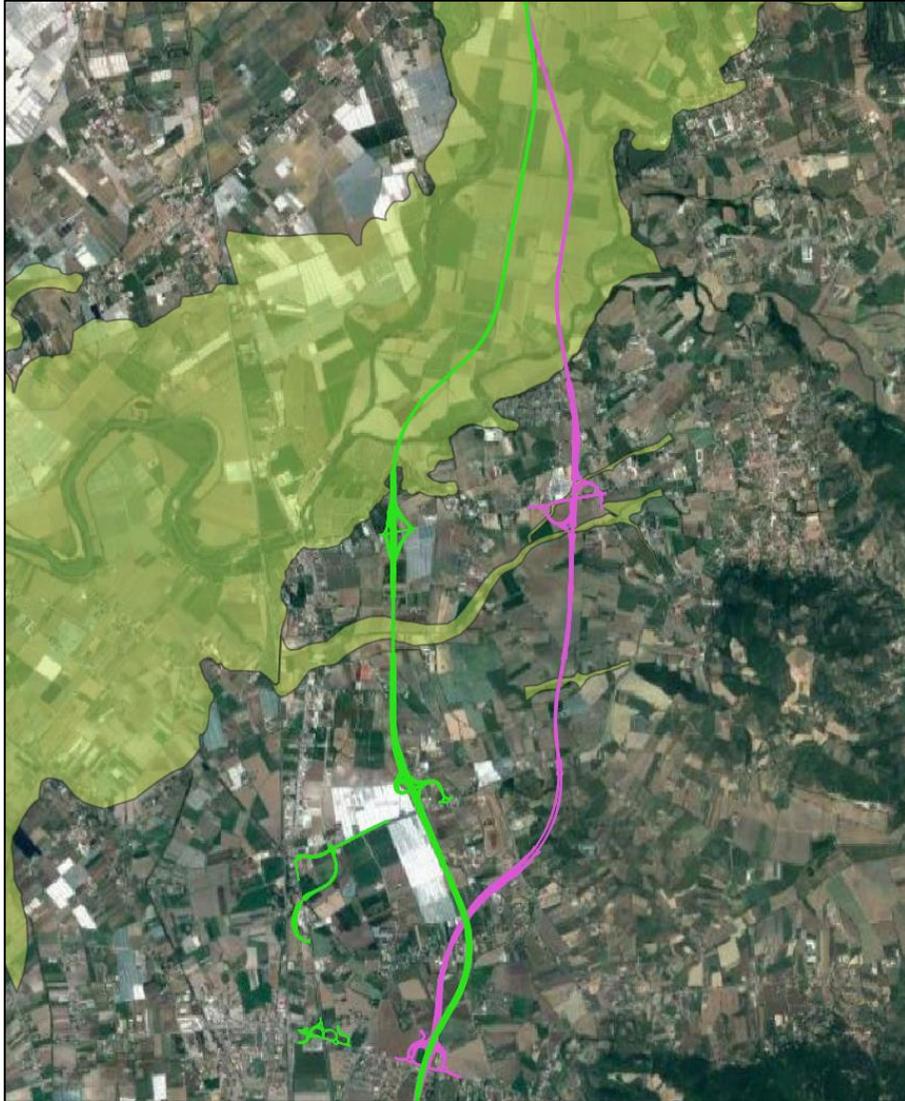


Figura 7 - Nuove alternative di tracciato 1A (in verde) e 2A (in magenta).



Le differenze per le due alternative in studio, in termini di interferenze con il reticolo idrico superficiale di qualsiasi natura, si concentrano quindi tra lo svincolo di Ponte Barrizzo e lo svincolo di Capaccio.

Premettendo che in termini di fattibilità entrambe le alternative sono percorribili, la differenza sarà nel numero e tipologia di manufatti di attraversamento che si renderanno necessari, a seconda di dove e come l'infrastruttura stradale interferirà con il reticolo idrografico superficiale.

Relativamente alla alternativa 1A, si segnala che in questo tratto è praticamente coincidente con la "vecchia" alternativa 1, quindi le risoluzioni delle interferenze risulteranno essere quelle previste nel PFTE. Per quanto riguarda l'alternativa 2A invece, si ha un discostamento planimetrico dalla "vecchia" alternativa 2, quindi le interferenze e le loro risoluzioni saranno in generale diverse rispetto a quelle del PFTE.

Figura 8 - Nuove alternative di tracciato nel tratto in cui si discostano, e sovrapposizione con le aree di esondazione Tr 200 (stato di fatto) dei principali corsi d'acqua naturali presenti nella zona, modellati nel PFTE.

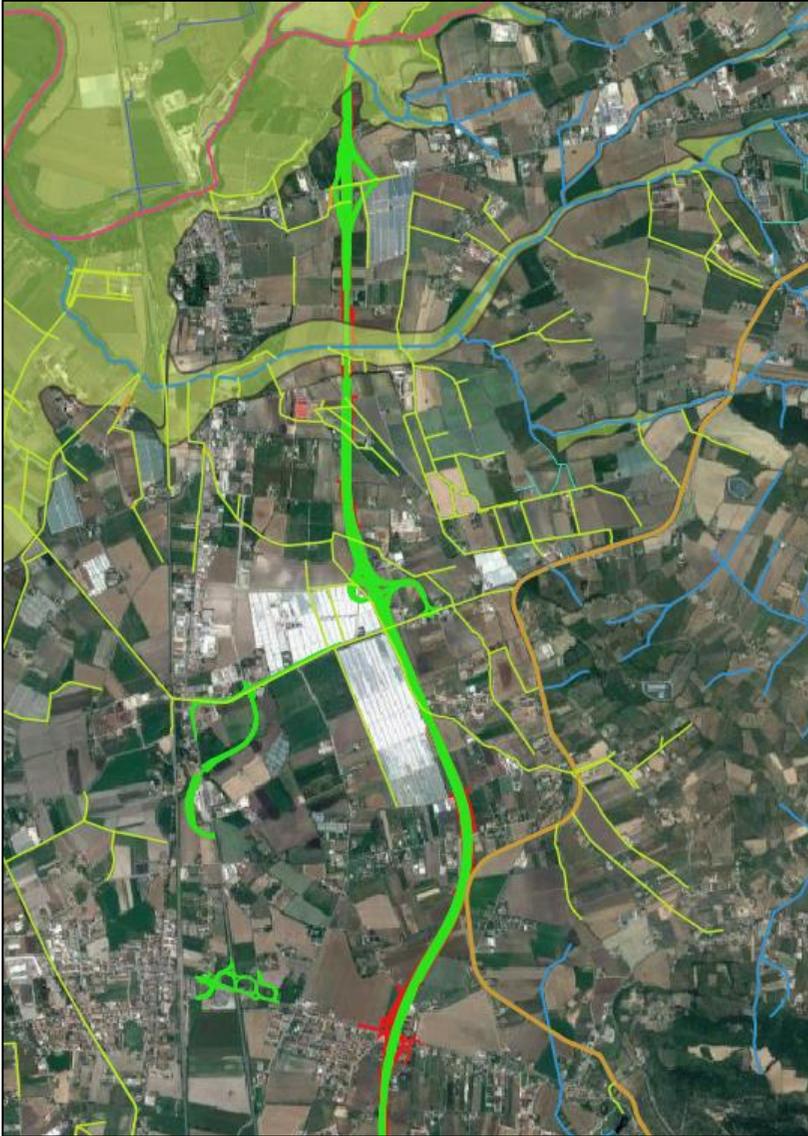


Figura 9 - Tracciato 1 (in rosso) e 1A (in verde), nel tratto di interesse.

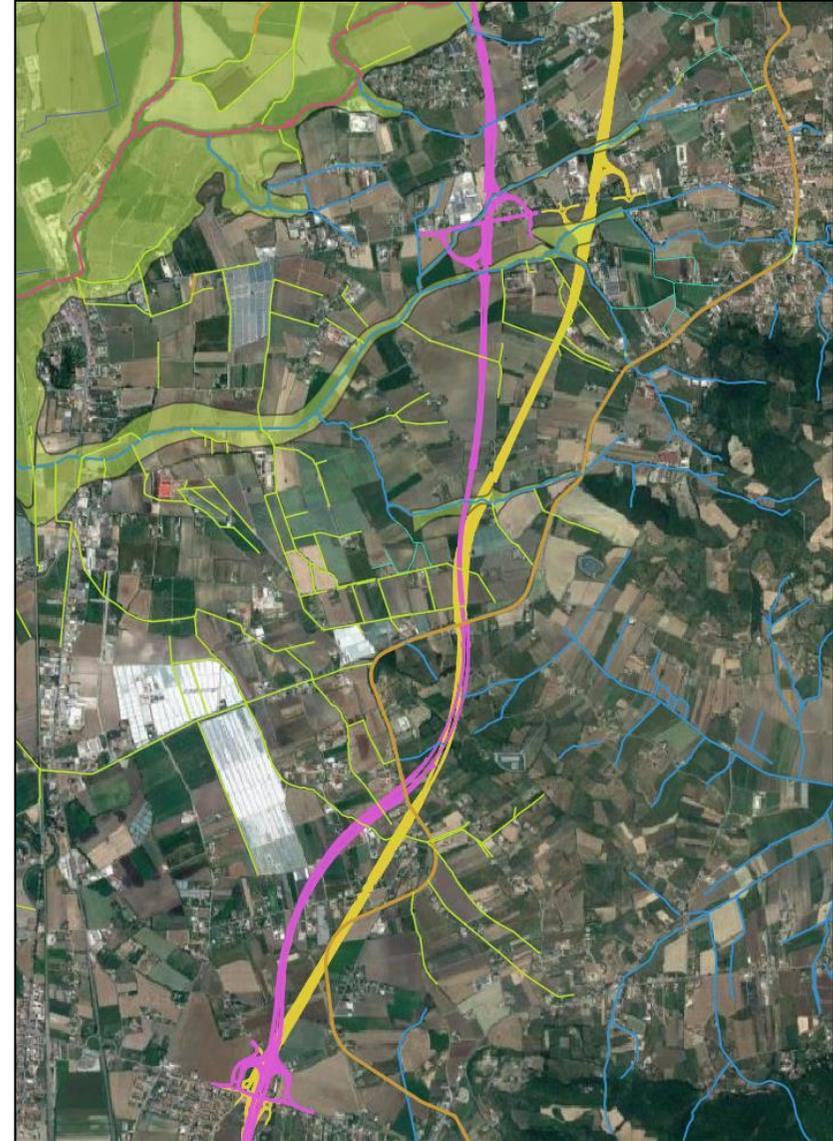


Figura 10 - Tracciato 2 ("senape") e tracciato 2A (magenta), nel tratto di interesse.

In **Figura 9** ed in **Figura 10** è rappresentato il reticolo idrografico superficiale presente nella zona: viene riportato in azzurro il reticolo naturale (ad eccezione del Sele e del Calore che sono in rosso), in giallo la rete consortile gestita dal Consorzio di Bonifica di Paestum, ed in arancione viene rappresentato il diramatore principale.

Tra i due svincoli menzionati precedentemente, e per quanto riguarda il reticolo idrografico naturale, l'alternativa 1A interferisce con il Rio La Lama in un unico punto, mentre interferisce con diversi fossi appartenenti alla rete consortile del Consorzio di Bonifica di Paestum, e per un breve tratto si sviluppa in affiancamento al diramatore principale (**Figura 9**, **Figura 11** e **Figura 12**). L'interferenza con il Rio La Lama e con il fosso consortile C40a viene risolta con un viadotto di lunghezza pari a circa 525 metri, mentre le interferenze minori saranno risolte tramite tombini scatoari.

L'alternativa 2A è posizionata a monte della 1A, ma, come si vede in **Figura 10** per diversi tratti si trova a valle della vecchia alternativa 2.

Relativamente alle interferenze con il reticolo idrico naturale, si segnala, a Nord dello svincolo 04 Di Ponte Barrizzo e a Sud Est rispetto il Borgo San Cesareo, la presenza di un piccolo fosso che non era interessato dalle vecchie alternative, e di cui non abbiamo quindi una modellazione idraulica (che indicheremo B13a). Proprio perché siamo a monte rispetto all'alternativa 1A, abbiamo due fossi naturali (B13 e B17 nel PFTE), che interferiscono con il tracciato perché ancora non sono confluiti nel Lama stesso, che in questo tratto si chiama Rio La Lagna (nei pressi dell'azienda Guarracino).

Come per l'alternativa 1A, abbiamo poi una serie di interferenze con la rete consortile del Consorzio di Bonifica di Paestum, ma, in questo caso, abbiamo anche due attraversamenti del diramatore principale, uno prima e uno dopo il tratto in galleria naturale (**Figura 11**).

Riprendendo i codici assunti nel PFTE per indicare le varie interferenze tra tracciato e rete idrica superficiale, si riportano in **Tabella 9** gli elenchi delle opere previste per le due alternative.

ALT 1A					ALT 2A				
	B	H	L	Tipologia interferenza		B	H	L	Tipologia interferenza
C50	3	4	106	Fosso consortile	C51	5	3	65	Diramatore principale
C50	3	4	25	Fosso consortile	C51a	2	2	45	Fosso consortile
C50	3	4	40	Fosso consortile	C52	2	2	40	Fosso consortile
C48	2	2	40	Fosso consortile	C47	VI 05		955	Diramatore principale
C48	2	2	40	Fosso consortile	C46	VI 05		955	Fosso consortile
C44	2	2	78	Fosso consortile	C45	VI 05		955	Fosso consortile
C42b	2	2	47	Fosso consortile	C39a	2	2	35	Fosso consortile
C42	2	2	62	Fosso consortile					
C40	2	2	82	Fosso consortile					
C40a	VI05		525	Fosso consortile	B13a	2	2	40	Fosso naturale
C33	3	3	85	Fosso consortile	B13	PO1 SV04		46	Fosso naturale
C32	2	2	26	Fosso consortile	B13	VI04a		200	Fosso naturale
C32	2	2	40	Fosso consortile	B13	PO2 SV04		40	Fosso naturale
C32	2	2	25	Fosso consortile	B16	VI04b		75	Rio La Lagna
C32	2	2	41	Fosso consortile	B16	PO3 SV04		75	Rio La Lagna
C32	2	2	20	Fosso consortile	B17	VI 05		955	Fosso naturale
B16b	VI05		525	Rio Di Lama					

Tabella 9- Alternative 1A e 2A, interferenze e opere previste.

Possiamo concludere che, per l'alternativa 1A, il viadotto 05 (allungato per motivi di espropri rispetto a quanto previsto in PFTE, dove era lungo 250 metri) risolve l'unica interferenza con il reticolo idrografico naturale e un'interferenza con il reticolo consortile, mentre si rendono necessari 15 scatoari per la rete consortile.

Nel caso dell'alternativa 2A, invece, il viadotto VI05, anch'esso nato da esigenze di varia natura e che non era stato previsto nella precedente alternativa 2, risolve 4 interferenze: quella col fosso naturale B17, quelle con i fossi consortili C45 e C46, e una delle due interferenze con il diramatore principale.

Si rendono necessari poi altri 4 scotolari per la rete consortile, ed un ulteriore scotolare per l'interferenza B13a. Le interferenze che si producono in corrispondenza dello svincolo 04 di Ponte Barrizzo con il Rio La Lagna e con il fosso naturale B13 che confluisce in questo a valle, vengono risolte tramite 3 ponticelli sulle rampe e 2 viadotti sull'asse principale di progetto.

Come anticipato a inizio paragrafo, per il tracciato 1B, le uniche differenze che si rilevano rispetto al precedente 1A si concentrano in località Cerro, dove l'alternativa 1A prevedeva l'omonimo svincolo, non più presente nella nuova alternativa. Qui le interferenze con la rete consortile del Consorzio di Bonifica di Paestum C48 e C50 si hanno perciò solo con l'asse principale, come si può vedere in **Figura 17** ed in **Figura 22**.

Nella seguente tabella, infine, si riportano le varie interferenze tra tracciato 1B e rete idrica superficiale, nonché le corrispondenti opere previste per la loro risoluzione.

ALT 1B				
	B	H	L	Tipologia interferenza
C50	3	4	106	Fosso consortile
C48	2	2	40	Fosso consortile
C44	2	2	78	Fosso consortile
C42b	2	2	47	Fosso consortile
C42	2	2	62	Fosso consortile
C40	2	2	82	Fosso consortile
C40a	VI05		525	Fosso consortile
C33	3	3	85	Fosso consortile
C32	2	2	26	Fosso consortile
C32	2	2	40	Fosso consortile
C32	2	2	25	Fosso consortile
C32	2	2	41	Fosso consortile
C32	2	2	20	Fosso consortile
B16b	VI05		525	Rio Di Lama

Alternativa 1B, interferenze e opere previste.

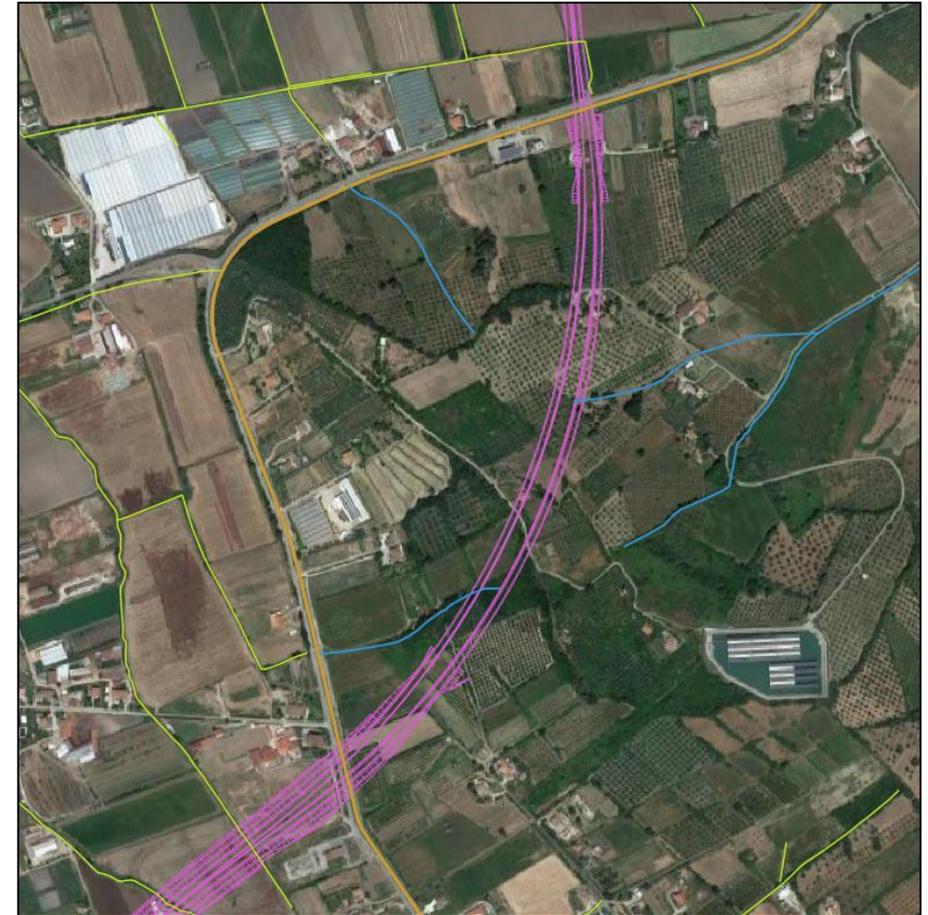


Figura 11 - Alternativa 2A, tratto in galleria naturale ed interferenze con il diramatore principale.



Figura 12 - Alternative 1A (Verde), 1B (Magenta) e diramatore principale.



Figura 13 - Diramatore principale visto dalla SP316B.



Figura 14 - Interferenza con fossa B13 su SP 11a.

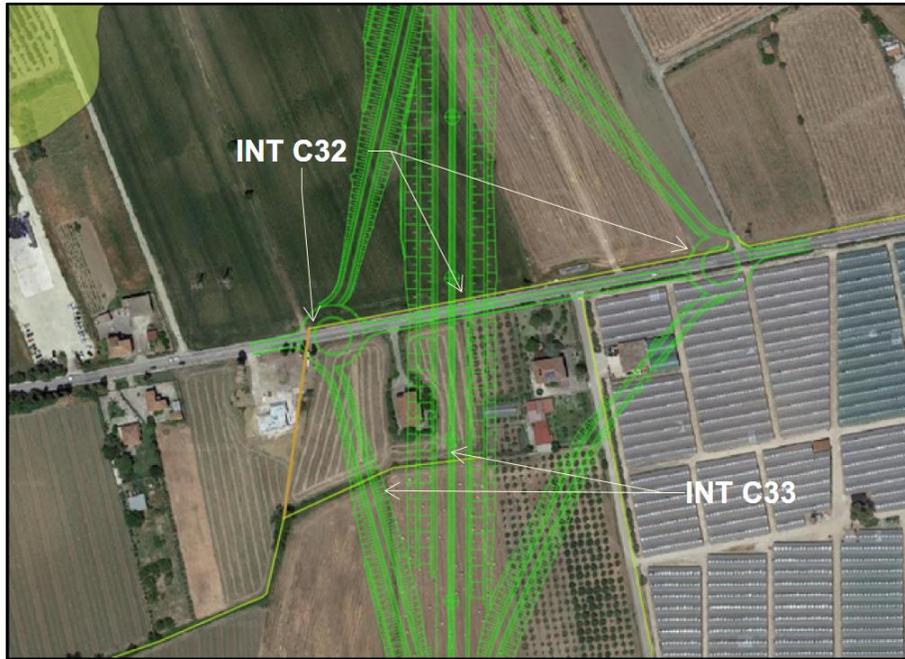


Figura 15 - Alternativa 1A, interferenze svincolo 04 di Ponte Barrizzo.



Figura 16 - Alternativa 1A, interferenze con Rio La Lama e rete consortile.



Figura 17 - Alternativa 1A, interferenze svincolo 05 Località Cerro.



Figura 18 - Alternativa 2A, interferenze svincolo 04 di Ponte Barrizzo.



Figura 19 - Alternativa 2A, interferenze rete consortile.

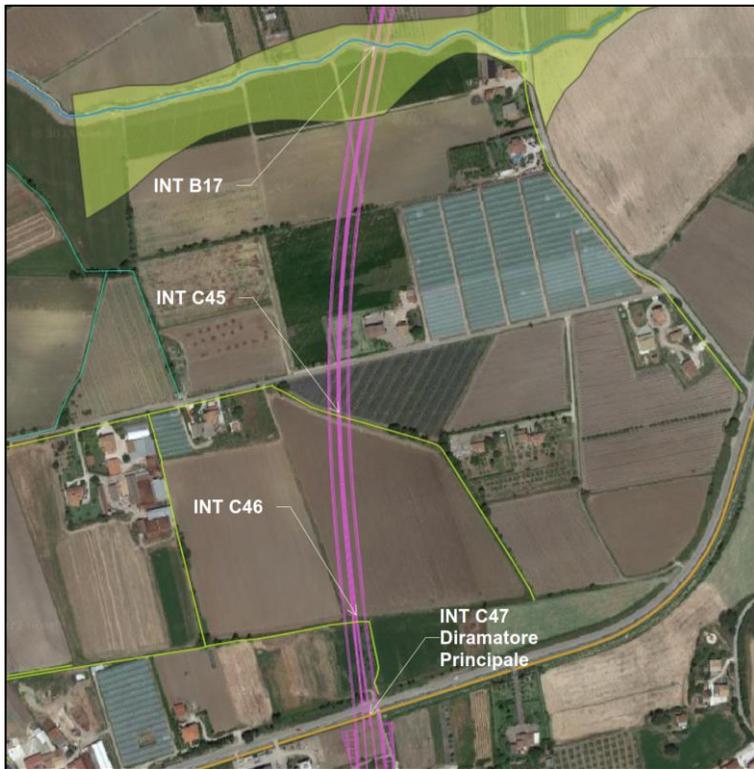


Figura 20 - Alternativa 2A, Interferenze risolte dal viadotto VI 05.



Figura 21 - Alternativa 2A, interferenza diramatore principale in uscita galleria e rete consortile.



Figura 22 - Alternativa 1B, interferenze località Cerro.

7.3 ASPETTI ARCHEOLOGICI

AM.4 ARCHEOLOGIA

AM.4.1 Interferenza con presenze archeologiche

Il territorio compreso tra i comuni di Eboli e Agropoli rappresenta uno dei più significativi ed interessanti dal punto di vista archeologico con attestazioni sin dall'età preistorica. Il popolamento dell'area ha avuto vicende alterne, con una netta differenziazione tra fascia costiera e l'interno, e con fenomeni di forte spopolamento causati dalle diverse vicissitudini storiche. Un primo inquadramento archeologico dell'area oggetto di intervento è stato effettuato a supporto della progettazione al fine di verificare la possibile interferenza delle diverse alternative progettuali con le presenze archeologiche note, così come con quelle potenzialmente presenti nell'area oggetto dell'intervento, tramite la redazione della carta del potenziale archeologico. Sono stati presi in considerazione elementi noti da fonti edite e bibliografiche, spoglio del materiale inedito d'archivio, analisi di telerilevamento ed indagini dirette come le ricognizioni di superficie che, in questa prima fase, hanno interessato solo alcuni tratti delle alternative in progetto. Lo studio è quindi predisposto come atto preliminare delle attività di ricerca previste dall'art. 25 del D.Lgs.50/2016 (Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico).

Dall'analisi si evince, come era stato indicato per i precedenti tracciati presentati nel corso del Dibattito Pubblico, che le nuove soluzioni proposte "1A, 1B ott. e 2A" attraversino un territorio ricco di attestazioni e presenze archeologiche. Tuttavia, se le tratte comprese tra lo svincolo sull'A2 di Eboli, lo svincolo di Altavilla e tra lo svincolo di Capaccio Scalo ed Agropoli, comuni a tutte le alternative, interessano il medesimo territorio e pertanto presentano un potenziale archeologico in parte analogo, il tratto compreso tra lo svincolo di Altavilla e lo svincolo di Capaccio Scalo, relativo esclusivamente all'Alternativa 2A, presenta sostanziali differenze nonché una maggiore probabilità di interessare areali con presenze archeologiche.

Nell'ottica di valutare l'impatto di ogni singola alternativa analizzata, in relazione al patrimonio archeologico, si riporta di seguito un breve focus sulle principali criticità archeologiche e le relative interferenze con le aree ad alto potenziale archeologico, esclusivamente in relazione alle tratte in cui le tre alternative si discostano seguendo corridoi differenti. L'impatto dei tratti comuni a tutte le alternative verrà affrontato nel dettaglio in sede di redazione del Documento di valutazione preventiva dell'interesse archeologico così come previsto dall'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

Alternativa 1A: nel comune di Capaccio Paestum, in località Sabatella, il tracciato attraversa un'area di frammenti fittili, pertinenti maggiormente ad epoca moderna (R2), rinvenuti durante la ricognizione effettuata nel 2021. Presso località Cerro si evidenziano n. 3 segnalazioni archeologiche, individuate da bibliografia, riferite a notizie datate e di incerta localizzazione pertinenti a delle necropoli e ad una villa rustica (pres. nn. 14, 15 e 17). Lo svincolo in località Cerro, inoltre, interessa un'area ad elevato potenziale per via della vicinanza con la pres. n. 17 (necropoli). Presso Loc. Cerro - Case Cuccaro sono note da fonti d'archivio, ma di incerta localizzazione, elementi murari ed architettonici ad ora perduti (pres. n. 16). Infine, in località Parco Caserta, si prevede la realizzazione di uno svincolo per Capaccio Scalo dove sono stati individuati dei frammenti sporadici durante la ricognizione del 2021.

	Comune	Località	Presenze Archeologiche	Localizzazione	Potenziale Archeologico
<i>Alternativa 1A</i>	Capaccio P.	Sabatella	R2 (area frammenti)	Precisa	Medio-Alto
	Capaccio P.	Cerro	14, 15 (necropoli-villa)	Approssimata	Alto
	Capaccio P.	Cerro	17 (sepulture)	Incerta	Medio-Alto
	Capaccio P.	Cerro - Case Cuccaro	16 (resti murari)	Incerta	Medio-Alto
	Capaccio P.	Parco Caserta	R4 (framm. sporadici)	Approssimata	Medio



Alternativa 1B ott.: l'alternativa 1B ott. è identica alla 1A, ma si differenzia per l'eliminazione dello svincolo in località Cerro nel comune di Capaccio Paestum, riducendo così l'eventuale impatto con un'area ad alto potenziale archeologico indiziata dalla presenza archeologica nota da bibliografia (pres.n. 17).

	Comune	Località	Presenze Archeologiche	Localizzazione	Potenziale Archeologico
Alternativa 1B ott.	Capaccio P.	Sabatella	R2 (area frammenti)	Precisa	Medio-Alto
	Capaccio P.	Cerro	14, 15 (necropoli-villa)	Approssimata	Alto
	Capaccio P.	Cerro - Case Cuccaro	16 (resti murari)	Incerta	Medio-Alto
	Capaccio P.	Parco Caserta	R4 (framm. sporadici)	Approssimata	Medio

Figura 23 - Alternativa 1A, svincolo in località Cerro e Svincolo Capaccio Scalo in località Parco Caserta. Il tracciato interferisce con le presenze archeologiche R02, 14, 15, 16, 17 e R04.



Figura 24 - Alternativa 1B, ott., Svincolo in località Cerro Svincolo Capaccio Scalo in località Parco Caserta. Il tracciato interferisce con le presenze archeologiche R02, 14, 15, 16 e R04.

Alternativa 2A: la nuova proposta di tracciato ricade a ridosso di due aree di necropoli di epoca classica in località Borgo S. Cesareo ad Albanella (pres. nn. 1 e 2); la precedente proposta sviluppata per l'Alternativa 2 si poneva a circa 1,1 km di distanza da queste aree, mentre la nuova soluzione (cd. 2A), invece, si pone ad una distanza di circa 290 m interessando, dunque, un'area ad alto potenziale archeologico. In località Maida, nel comune di Albanella, è nota un'area di necropoli medievale con battistero che, nella precedente soluzione progettuale, si poneva ad una distanza di circa 500 metri dal tracciato, invece, la nuova proposta prevede la realizzazione di uno svincolo (Ponte Barrizzo) nelle sue immediate prossimità. Nel territorio relativo al comune di Capaccio Paestum (Sorvella), l'Alternativa 2A si avvicina ad un'area di frammenti sporadici (R1) rinvenuti nel corso della ricognizione 2021, mentre all'uscita della galleria naturale, in località Tempa S. Paolo, interferisce con un'area nota di necropoli e di frammenti fittili di epoca classica e romana (pres. nn. 13, 18 e 19). Presso Cerro-Case Cuccaro sono note da fonti d'archivio, ma di incerta localizzazione, elementi murari ed architettonici ad ora perduti (pres. n. 16). Infine, in località Parco Caserta sono stati individuati dei frammenti sporadici durante la ricognizione del 2021.

	Comune	Località	Presenze	Localizzazione	Potenziale
			Archeologiche		Archeologico
Alternativa 2A	Albanella	Borgo S. Cesareo	1, 2 (area necropoli)	approssimata	Medio-Alto
	Albanella	Maida	3 (Necropoli, fonte Battesimale)	approssimata	Alto
	Capaccio P.	Sorvella	R1 (framm. sporadici)	Precisa	Medio
	Capaccio P.	Tempa S. Paolo	13, 18, 19 (necropoli, areale frammenti fittili)	Precisa	Alto
	Capaccio P.	Cerro - Case Cuccaro	16 (resti murari)	Incerta	Medio-Alto
	Capaccio P.	Parco Caserta	R4 (framm. sporadici)	Approssimata	Medio



Figura 25 - Alternativa 2A, ott., Svincolo in località Ponte Barrizzo, in località Cerro e Svincolo Capaccio Scalo in località Parco Caserta. Il tracciato interferisce con le presenze archeologiche 01, 02, 03, R01, 13, 18, 19, 16 e R04.

In conclusione, le nuove alternative proposte, Alternativa 1A, 1B ott. e 2A, risultano autorizzabili ai sensi della L.220/57 in quanto, sfruttando un tratto di viabilità esistente, non prevedono la realizzazione di nuove opere all'interno della fascia a protezione speciale dell'area del Parco Archeologico di Paestum.

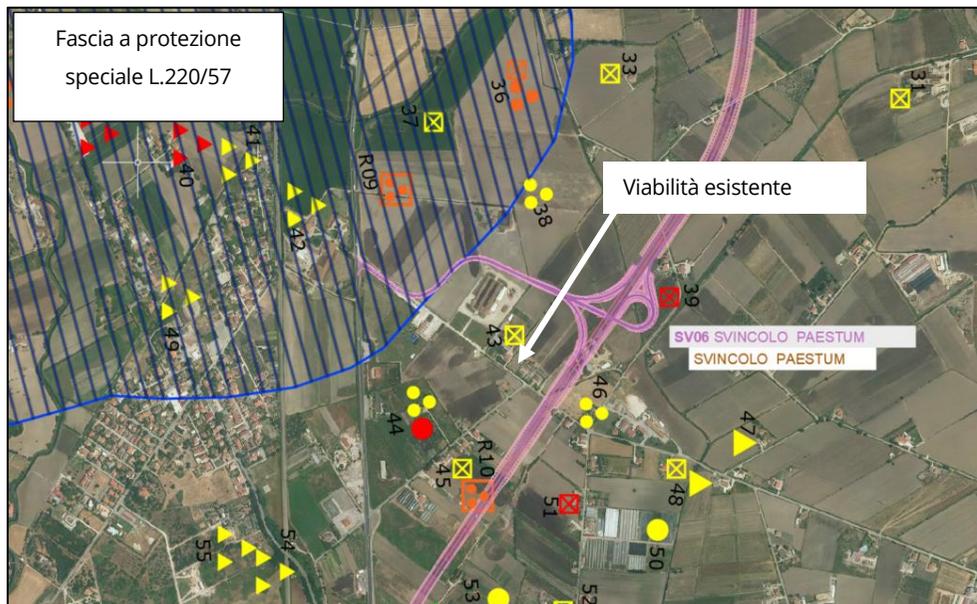


Figura 26 - Svincolo di Paestum. Le nuove alternative di tracciato utilizzano la viabilità esistente per accedere alla fascia a protezione speciale ai sensi della L.220/57.

In esito alla disamina di cui sopra, si può affermare che le tre nuove alternative risultano interferenti con segnalazioni archeologiche note da bibliografia o individuate durante l'indagine sul campo. Tuttavia, l'Alternativa 1B ott. risulterebbe quella meno impattante da un punto di vista archeologico, in quanto non ricade in aree interessate da segnalazioni archeologiche certe. L'Alternativa 1A, invece, in corrispondenza dello svincolo previsto in località Cerro interferisce con un'area ad alto potenziale archeologico per via della presenza nelle vicinanze di una necropoli di epoca incerta (pres.n. 17). L'Alternativa 2A, infine, oltre a ricadere in aree interessate da diverse presenze archeologiche, interferisce con un'area nota e delimitata di necropoli e frammenti fittili di epoca classica e romana (pres. nn. 13, 18 e 19).

Allo stato delle conoscenze storico-archeologiche attuali l'Alternativa 1B ott. risulta l'alternativa preferibile.

8 CONCLUSIONI

Nel presente dossier conclusivo sono state introdotte le motivazioni e gli obiettivi che ANAS S.p.A., in qualità di proponente, hanno evidenziato che l'Alternativa 2A risulta la migliore in merito alla **realizzazione del Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli.**

Contestualmente si è fornito riscontro alle proposte giunte dal territorio, ed alla luce degli scenari attuali e futuri, cercando di perseguire quegli **obiettivi di convenienza e sostenibilità (economica, sociale ed ambientale)**, analizzati nei capitoli del presente dossier.

Sono stati riformulati gli scenari di traffico esistenti, con l'aggiunta delle nuove infrastrutture di competenza di altri gestori che si stanno realizzando nell'area di studio e a valle sono state definite le nuove alternative di tracciato oltre gli impatti ambientali e socioeconomici e i relativi **benefici**.

Alla luce della analisi e dei confronti modellistici effettuati è possibile notare come le migliori alternative sotto il profilo trasportistico siano la 1 B e la 2 A, mentre l'alternativa proposta dagli enti non risulta funzionale al livello di miglioramento del traffico nell'area indagata negli scenari futuri. Particolare attenzione, alla luce del dibattito è stata data all'alternativa 0, ove comunque da quanto sopra esposto continua a non risultare perseguibile come scelta, il non intervento infatti non migliora la fluidità del traffico, accentuandone le criticità da Capaccio in poi con le relative ricadute ambientali in termini di rumore e atmosfera.

Da un punto di vista di analisi della matrice ambientale delle nuove alternative studiate la 1 B e la 2A si discostano lievemente con una leggera preferenza della 2A, la 1B risulta comunque preferibile rispetto alla 1A.

L'analisi ambientale speditiva condotta, in base alle tematiche critiche espresse dal territorio, ha permesso di ricostruire il quadro di riferimento esistente, facendo emergere gli aspetti più caratterizzanti, sia in termini di criticità che di valori, dell'ambito di intervento interagente con le future azioni progettuali.

L'ultimo passo metodologico, ma non per questo il meno importante, seguito nella valutazione finalizzata ad informare il corretto processo decisionale per individuare l'*"alternativa vincente"* è stata l'**Analisi Costi Benefici**.

Attraverso l'analisi Costi benefici è stata **verificata la sostenibilità economica delle tre ipotesi progettuali** riscontrando come il rapporto tra benefici e costi risulti più performante per la sola

alternativa 2 A. In particolare, si è potuto verificare che nello scenario di crescita prudenziale le soluzioni Alternative 1 A e 1 B non sono sostenibili, mentre nel caso di scenario con crescita ottimale la 1 B raggiunge un indice positivo. La soluzione Alternativa 2 A, invece, risulta economicamente sostenibile in entrambi gli scenari e presenta anche valori di margine rispetto alla soglia.

In conclusione, si ritiene che nello studio presentato siano stati forniti tutti i riscontri e gli approfondimenti relativi ai temi emersi durante il Dibattito, fornendo indicazioni univoche che consentano di comprendere le scelte fatte nell'individuazione della soluzione progettuale migliore per l'area in esame.