



COMUNE DI SANT'EGIDIO DEL MONTE ALBINO
PROVINCIA DI SALERNO

STRADA DI COLLEGAMENTO VIA COSCIONI - VIA BUONARROTI

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA



PROCEDURA VAS - RAPPORTO AMBIENTALE

R.U.P.:
Arch. Vito D'Ambrosio

REV.	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
A	GIUGNO 2023	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO
B	MAGGIO 2024	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO
C	SETTEMBRE 2024	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO	ING. G. CERVAROLO



INDICE: INTRODUZIONE

RIFERIMENTI NORMATIVI

METODOLOGIA E CONTENUTI DEL RAPPORTO

DESCRIZIONE DELLE OPERE E DELLA VARIANTE URBANISTICA

Strada lotto c) Via Coscioni – Via Dante Alighieri

Obiettivi del progetto:

Analisi del contesto territoriale

Valutazione possibili alternative

Dati Urbanistici

Nuova rampa di uscita dello svincolo Angri Sud per i veicoli provenienti da Salerno

Analisi del contesto territoriale

Valutazione possibili alternative

Dati Urbanistici

CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

Analisi di contesto

Analisi demografica e salute pubblica

L'aria e il clima

Acqua

Matrice suolo

Piano Stralcio d'Assetto Idrogeologico

Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna

Paesaggio

Gestione dei rifiuti

Patrimonio storico e culturale

Mobilità

Il contesto di riferimento

COMPATIBILITÀ CON STRUMENTI DI PIANO SOVRAORDINATI

IL P.T.C.P. DI SALERNO

La strategia per il sistema ambientale

Le strategie per il sistema insediativo

NON ASSOGGETTABILITÀ DEL PIANO A VAS

CONCLUSIONE

Introduzione

Il presente Rapporto costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS relativa alla variante urbanistica al PRG del Comune di Sant'Egidio del Monte Albino finalizzata alla strada di collegamento tra Via Coscioni e Via Buonarroti, strada che va a implementare il complessivo progetto denominato *“Intervento Infrastrutturale Integrato del sistema della viabilità del territorio di Sant'Egidio del Monte Albino e dell'Agro Nocerino connesso alla realizzazione della rampa di uscita Angri sud sulla corsia Nord dell'autostrada A3”*

La Vas, Valutazione Ambientale Strategica, o più genericamente Valutazione Ambientale, prevista a livello europeo, recepita a livello nazionale e regolamentata a livello regionale, riguarda i programmi e i piani sul territorio, e deve garantire che siano presi in considerazione gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani. La finalità è quella di fornire all'autorità che deve esprimere il provvedimento di verifica, le informazioni necessarie alla decisione se il piano necessita di valutazione ambientale. Tali informazioni riguardano le caratteristiche del piano, le caratteristiche degli effetti attesi dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte da essi. A livello nazionale il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. specifica all'art. 6 i piani da sottoporre a VAS (oggetto della disciplina), e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS di piano, individuando nell'autorità competente il soggetto che esprime il provvedimento di verifica.

Riferimenti Normativi

Il riferimento normativo fondamentale è la Direttiva Comunitaria n. 42 del 27 giugno 2001 (cfr. Art. 3,5 e All 1, 2). L'applicazione della direttiva 2001/42/CE ha l'obiettivo *di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile assicurando che, ai sensi della stessa direttiva, venga effettuata una valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente.*

Nel Dicembre del 2004, le indicazioni della direttiva sono state recepite dalla Regione Campania con la Legge Regionale "Norme sul Governo del Territorio" n. 16 del 22 dicembre 2004. L'art. 42 della citata legge regionale specifica che *"... I piani territoriali di settore ed i piani urbanistici sono accompagnati dalla valutazione ambientale di cui alla direttiva 42/2001/CE, da effettuarsi durante la fase di redazione dei piani*

Successivamente, nel 2011, la Regione Campania ha emanato il Regolamento n. 5 di attuazione per il Governo del Territorio che all'art. 2 (Sostenibilità ambientale dei piani) definisce le fasi da percorrere in tema di valutazione ambientale.

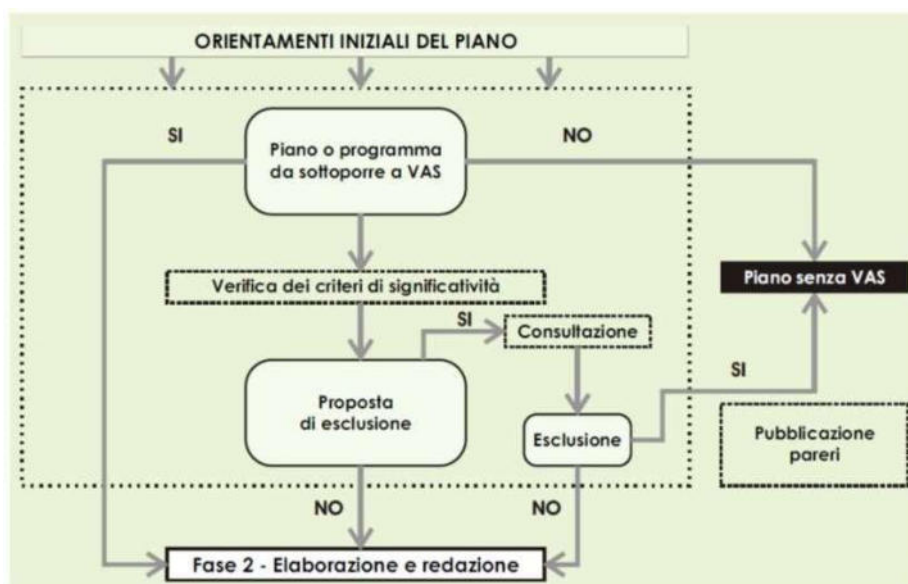
In realtà, la stessa Direttiva stabilisce che deve essere redatto un "rapporto ambientale" (art. 5) in cui siano individuati, descritti e valutati gli "effetti significativi" che l'attuazione del piano potrebbe avere sull' ambiente. L' articolo 3 fissa i settori a cui devono appartenere i piani (agricolo, forestale, ecc.) da sottoporre a VAS. Ciò non vuol dire il settore di appartenenza determina l'assoggettabilità, quanto il fatto che i piani o le loro varianti appartenenti a quei settori producano effetti significativi sull' ambientale.

Questo comporta che non dovrebbero essere obbligatoriamente sottoposti a valutazione ambientale tutti i piani e programmi indiscriminatamente, ma soltanto quelli che si ritenga che possano determinare "effetti significativi" sull' ambiente.

D'altra parte, allo scopo di determinare se i piani ed i programmi, e le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull' ambiente (e, quindi, debbano essere sottoposti a valutazione ambientale), la Direttiva prevede che si possa operare caso per caso, oppure specificando i tipi di piani e programmi da assoggettare a valutazione ambientale o, ancora combinando queste due impostazioni, tenendo conto dei criteri contenuti nell' Allegato II della Direttiva stessa (art. 3, paragrafo 5). Questi criteri fanno riferimento sia alle caratteristiche dei piani e programmi e sia alle caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate.

Analogamente anche la normativa nazionale, con il D. LGS. 152/2006 e s.m.i. non prevede la procedura di VAS indiscriminatamente per tutti i piani e programmi. Infatti l'art. 12 introduce la fase della "verifica assoggettabilità" e l'Allegato I fissa i criteri specifici che, a loro volta, rimandano a quelli dell'Allegato II della Direttiva.

In particolare, la verifica di assoggettabilità viene definita come quella verifica da attivare allo scopo di valutare se piani e programmi possono avere un impatto significativo sull' ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del decreto stesso.



Schema cronologico della verifica di esclusione o assoggettabilità a VAS

Il presente Rapporto Ambientale Preliminare riguarda proprio la verifica degli impatti ambientali che la variante puntuale al PRG vigente del Comune di Sant'Egidio del Monte Albino inerente ai due tronchi stradali potrebbe avere sul territorio sulla base dei criteri stabiliti dalle richiamate normative nonché sulle indicazioni riportate dall'ISPRA ai fini della valutazione ambientale dei piani.

Metodologia e contenuti del Rapporto

Nella parte seconda del nuovo codice dell'ambiente vengono riscritte le procedure oltre che per la valutazione ambientale strategica (VAS) che qui interessa, anche per la valutazione dell'impatto ambientale (Via) e per l'autorizzazione integrata ambientale (Ippc). La valutazione ambientale di piani e programmi, definita VAS (Valutazione Ambientale Strategica), riguarda piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e *“ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile”*.

Questa si sostanzia in quel Programma, che prevede, nei casi di cui all' art. 6- comma 3 del D.Lgvo 152/2006 e ss.mm.i., la verifica di assoggettabilità attraverso l'elaborazione di un rapporto ambientale preliminare.

La fase di verifica di assoggettabilità, detta anche screening, è finalizzata a valutare la possibilità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. secondo le modalità definite dall'art.12.

In particolare, l'art.6, comma 3 sopra richiamato che *“Per i programmi [...] che determinano l'uso di piccole aree a livello locale, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere effetti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'art. 12”*.

Il presente Rapporto Ambientale Preliminare è redatto in riferimento a quanto richiesto dal Lgs. 152/2006 e s.m.i. ed include:

- una descrizione del progetto con le informazioni relative alla sua localizzazione, alle caratteristiche progettuali e dimensionali;
- i dati necessari ad individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;
- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre o compensare gli effetti che il progetto può avere sull'ambiente e sulle sue matrici;

I contenuti sono sviluppati in riferimento ai criteri per la verifica di assoggettabilità dell'allegato 1 al decreto (che ricalca l'allegato II alla direttiva). Nella Tabella seguente è riportata la corrispondenza tra quanto previsto dall'Allegato I al Decreto e i contenuti della variante al PRG di Sant'Egidio del

Monte Albino.

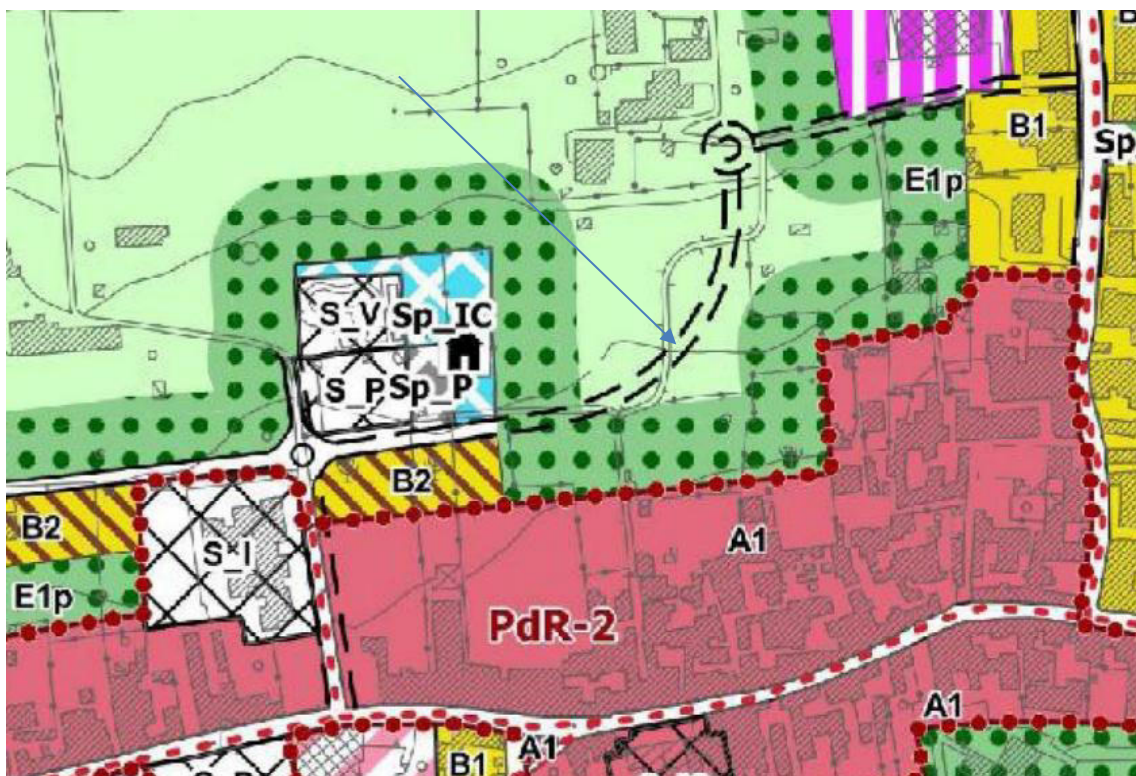
Criteri D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.	Contenuti del Rapporto
Caratteristiche del piano del programma Tenendo conto dei seguenti elementi:	
In quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;	Si tratta della realizzazione di una strada di collegamento a completamento di un generale progetto di viabilità previsto nel PUC vigente, la strada di progetto di circa 400ml è sostanzialmente conforme alle previsioni del PUC, il tracciato differisce per circa 180ml che costituiscono variante.
In quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;	La variante al PRG non influenza altri piani o programmi.
La pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;	E' stato verificato che la variante in oggetto è in linea con le indicazioni dei piani ambientali settoriali.
La rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (es gestione dei rifiuti, protezione delle acque, ...)	L'area in oggetto per la limitata estensione ha una rilevanza scarsa ai fini della normativa comunitaria nel settore ambientale

Criteri D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.	Contenuti del Rapporto
caratteristiche degli impatti o delle aree che possono essere interessate, tenendo conto dei seguenti elementi:	
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;	Rispetto alle previsioni del PUC gli impatti sono trascurabili, poiché la variante è parziale ed in termini di consumo di suolo è minore poiché il nuovo tracciato è minore di quello previsto dal PUC e riduce la strada di circa
Carattere Cumulativo degli impatti;	Non è previsto alcun carattere cumulativo degli impatti.
Rischi per la salute umana per l'ambiente (ad es.: in caso di incidenti);	Non si prevedono rischi né per la salute umana, né per l'ambiente.
Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);	L'esiguità della variante non impatta direttamente sull'area interessata dall'intervento e non determina, in termini ambientali, un intervento di rilevante impatto. Per la parte riguardante l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per la realizzazione della strada di collegamento tra via Buonarroti e via Coscioni si ritiene che la collocazione dell'area di intervento non determina impatti negativi sulla popolazione potenzialmente interessata, in quanto insediata immediatamente a ridosso dell'area di intervento.

Criteri D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.	Contenuti del Rapporto
caratteristiche degli impatti o delle aree che possono essere interessate, tenendo conto dei seguenti elementi:	
<p>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;</p>	<p>L'area in esame è inserita in un contesto pienamente urbanizzato, privo di particolari valori naturalistici e patrimonio culturale. Inoltre, la destinazione urbanistica di progetto e la configurazione prevista non si discosta dall'attuale destinazione urbanistica e riguarda una strada di progetto prevista nel PUC vigente quindi, nei parametri di bilanciamento di un oculato utilizzo del suolo e delle aree coperte e/o urbanizzate, previsti dall' attuale strumento di piano.</p>
<p>Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come tutelati.</p>	<p>L'intero territorio comunale di S. Egidio del Monte Albino è assoggettato a tutela paesaggistica. Gli interventi sono già stati sottoposti a parere preventivo della soprintendenza. Inoltre gli interventi sono conformi alle previsioni del PUT dell'area Amalfitano-Sorrentina. La strada di progetto ha ottenuto Autorizzazione paesaggistica n. 15/2024 del 14.10.2024 ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004 (parere Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Salerno e Avellino espresso in data 08.10.2024 protocollo n. 23920-P con nota acquisita al protocollo di questo Ente in data 08/10/2024 al n.15696) e parere Archeologico ai sensi dell'Art. 41, comma 4 del D.Lgs 36/2023</p>

IL PROGETTO

La nuova strada di collegamento si configura, dunque, come un intervento strategico per il riequilibrio della mobilità territoriale del comune di Sant'Egidio del Monte Albino, attraverso una riorganizzazione delle attuali diverse funzioni stradali delle singole vie con conseguente regolarizzazione del transito dei mezzi pesanti individuando sicuri percorsi viari vietandone la circolazione sulle rimanenti strade. La variante attiene a una parziale modifica del tracciato previsto nel PUC vigente approvato con delibera di Consiglio Comunale n.47 del 04/11/2022.



Zonizzazione - PUC vigente approvato con delibera di Consiglio Comunale n.47 del 04/11/2022.



Viabilità - PUC vigente approvato con delibera di Consiglio Comunale n.47 del 04/11/2022.

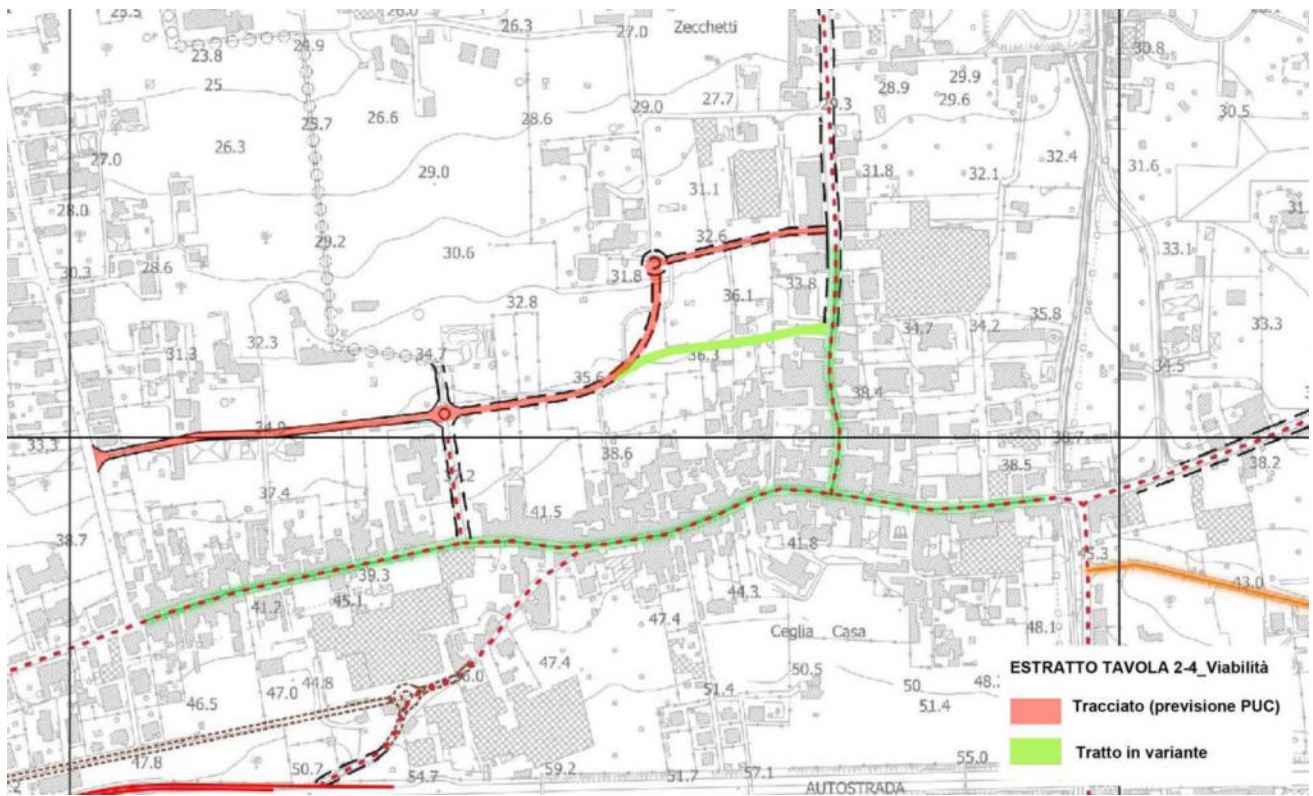


Grafico di confronto

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

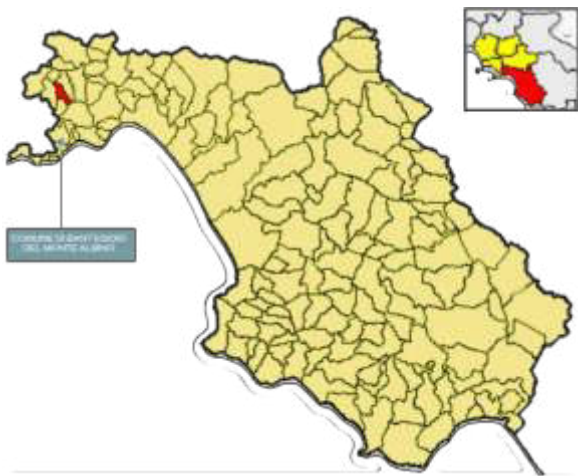
La progettazione stradale condotta e le disposizioni esecutive sono conformi alle norme attualmente in vigore:

- D.M. 5 novembre 2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
- D.M. 22 aprile 2004 - Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285- Nuovo codice della strada;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- D.Lgs. 15 gennaio 2002 n. 9 - disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della L. 22 marzo 2001, n. 85.
- D.L. 20 giugno 2002 n. 121 - disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale
- D.L. 1° agosto 2002 n. 168 - conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale
- D.L. 27 giugno 2003 n. 151 - modifiche ed integrazioni al codice della strada
- D.L. 1° agosto 2003 n. 214 - conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada
- Decreto 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
- D.Lgs n. 81/2008 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro";
- D.Lgs 152/2006 "Norme in materia ambientale";

- DPR n. 207/2010 Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle
- Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”;
- D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 - Codice dei contratti pubblici e Linee Guida ANAC

UBICAZIONE E AREA DI INTERVENTO

Il comune di Sant'Egidio del Monte Albino conta circa 8.950 abitanti, distribuiti su un territorio di una estensione pari a 6,24 kmq. Altimetricamente, il territorio presenta un'altezza minima sul livello del mare pari a mt.12, un'altezza massima pari a mt. 850 per un'escursione altimetrica pari a mt. 838. Esso sorge alle pendici dei Monti Lattari, sulla sponda settentrionale dell'entroterra della Costiera Amalfitana, all'interno della valle del Sarno e confina a nord-ovest col comune di Angri, a nord-est col comune di Pagani, a sud-est col comune di Tramonti e a sud-ovest col comune di Corbara.



Il comune è composto dal centro storico oltre che da nuclei di più recente formazione sparsi nel territorio comunale, i quali a loro volta costituiscono, in base allo statuto comunale, le frazioni di San Lorenzo ed Orto Loreto, le cui denominazioni si riscontrano già negli atti del Catasto Onciario, di cui ad oggi sono rimaste alcune presenze o toponimi legati a luoghi del territorio.

Morfologicamente il territorio si presenta molto differenziato, passando da una conformazione pianeggiante della Valle del Sarno (Orto Loreto – San Lorenzo) al tipico paesaggio collinare del centro, posto a circa 80m/slm, fino a raggiungere, attraverso un classico bosco ceduo ricco di castagni, il Valico di Chiunzi (situato a circa 640m/slm, al confine con il comune di Tramonti) posto a cavallo dello spartiacque che separa la valle dalla Costiera Amalfitana.

Il comune ricade, in base all'OPCM n. 3274 del 08.05.2003, in ZONA SISMICA 2, ovvero zona in cui possono verificarsi eventi sismici abbastanza forti. Il tratto stradale, oggetto dell'intervento di nuova realizzazione, rappresenta il collegamento tra via Coscioni e via Buonarroti, di lunghezza pari a 425,26 m.

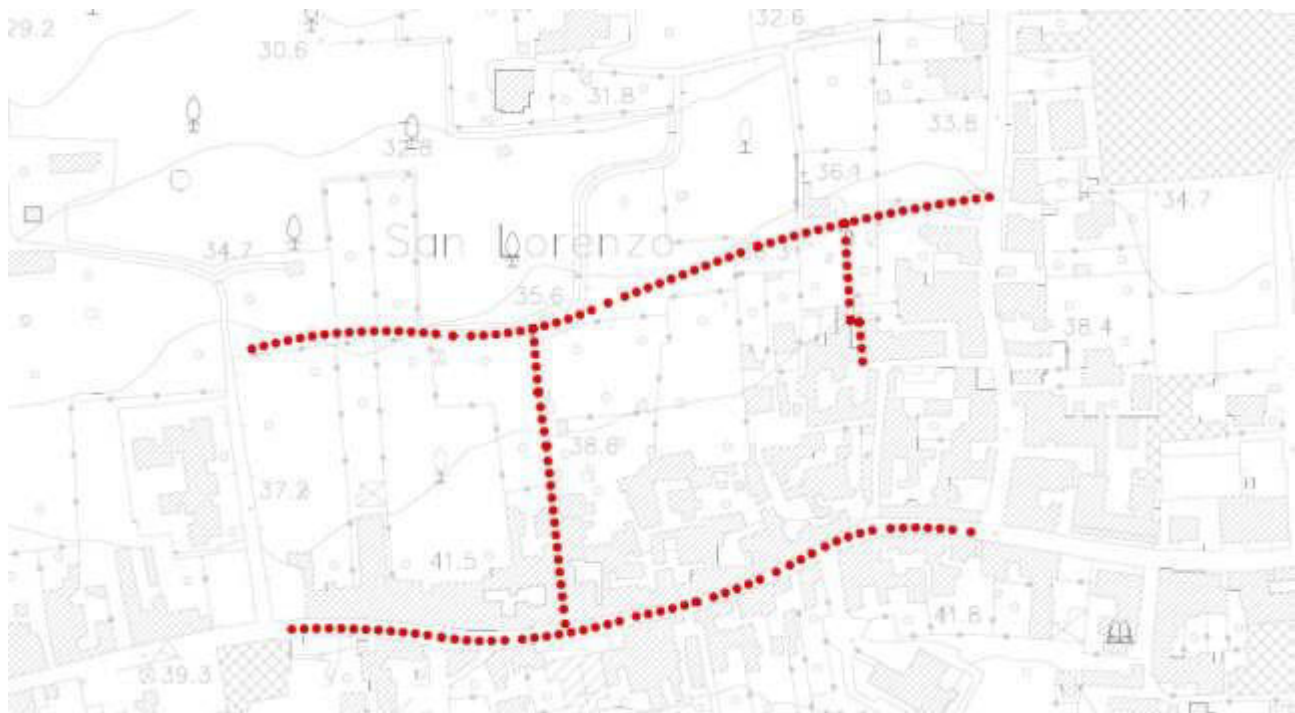


Figura 1- Inquadramento territoriale su CTR

ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Il territorio di Sant'Egidio del Monte Albino, è caratterizzato dalla concentrazione di attività produttive in pochi chilometri quadrati. Tali attività comportano un rilevante traffico di mezzi pesanti e una rinnovata necessità di connettere il sistema produttivo alla rete viaria nazionale.

I mezzi pesanti possono transitare liberamente nella frazione di San Lorenzo su via Giovanni XXIII (primo tratto), via D. Alighieri, via della Rinascita, via Califano, via U. Foscolo e Giovanni Falcone. Gli autobus del trasporto pubblico (linea 75 di Busitalia – Napoli - Angri - Pagani) provenienti dallo svincolo Angri Sud percorrono, all'interno del comune, via B. Croce, via Giovanni XXIII, via D. Alighieri, via della Rinascita, via M. Buonarroti, via Califano e via U. Foscolo, per poi proseguire verso Pagani.

Gli autobus diretti verso la Costiera Amalfitana attraverso il valico di Chiunzi provenienti dallo svincolo Angri Sud percorrono all'interno del comune via degli Aranci per poi proseguire con la Strada Provinciale n.2 verso Maiori e Ravello.

Il transito dei veicoli su via Giovanni XXIII, via Santissimi Martiri e via Califano risulta difficoltoso e lento per le ridotte dimensioni della sezione stradale, per la presenza dei pedoni su entrambi i lati e per la presenza del senso unico alternato semaforico nel tratto compreso fra l'intersezione fra via Coscioni ed il civ 95, prima dell'intersezione con via Attainese e via Buonarroti.

Il collegamento fra l'area collinare e quella pianeggiante verso via Nazionale, con il superamento della linea ferroviaria, viene assicurata dal cavalcavia Santa Lucia e da quello recente di via Giovanni Falcone.

La difficoltà principale dell'attuale circolazione urbana risiede nell'impossibilità di assegnare ad ogni strada del Comune di Sant'Egidio del Monte Albino una sola ed unica funzione di circolazione, di

poter facilmente separare la rete stradale di Sant'Egidio da quella dei comuni adiacenti di Angri e di Pagani e dalla mancanza di strade parallele a quelle esistenti a cui riservare solo alcune specifiche funzioni.

OBIETTIVI PROGETTUALI

La nuova strada per il riequilibrio della mobilità territoriale del comune di Sant'Egidio del Monte Albino, collega Via Coscioni con Via Buonarroto, classificandola come strada urbana interquartiere (intermedia fra le strade di scorrimento e quelle di quartiere - tipo E del Codice della Strada).

La nuova strada di collegamento diventa elemento strategico per il miglioramento della mobilità delle persone e dei veicoli sulle strade comunali, attraverso una riorganizzazione delle attuali diverse funzioni stradali delle singole vie con conseguente regolarizzazione del transito dei mezzi pesanti individuando sicuri percorsi viari vietandone la circolazione sulle rimanenti strade.

Perseguendo questo obiettivo si avrà una più funzionale riorganizzazione viaria che prevede di:

- || Separare il traffico dei veicoli leggeri da quelli pesanti;
- || Migliorare il transito e la sicurezza dei mezzi pesanti sulle strade urbane interquartiere e di quartiere; aumentare la sicurezza dei pedoni sulle strade interzonali locali urbane e a traffico limitato;
- || Ridurre la velocità dei veicoli leggeri;
- || Aumentare le distanze di reciproca visibilità fra pedoni e conducenti.

IL PROGETTO

L'intervento progettuale sarà finalizzato alla realizzazione di una strada urbana inter-quartiere (intermedia fra le strade di scorrimento e quelle di quartiere - tipo E del Codice della Strada), ossia una strada ad unica carreggiata a due corsie, banchine e marciapiedi. Le strade urbane inter-quartiere hanno la funzione di garantire il collegamento tra quartieri o frazioni dello stesso comune o di comuni attigui e sono interessati da spostamenti di media distanza. E' collegata con le strade principali del territorio regionale (autostrada Napoli-Salerno tramite lo svincolo Angri sud) e di quello provinciale con le strade intercomunali (come la nuova via G. Falcone) che garantiscono spostamenti rispettivamente a lunga e media distanza.

La classificazione delle strade deve avvenire in sintonia con quanto riportato in:

- "Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada." Pubblicato sul supplemento ordinario n.74 alla "Gazzetta Ufficiale" n. 114 del 18 maggio 1992 – Serie generale quanto definito da: "Nuovo codice della strada";
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" pubblicato sul supplemento ordinario n.77 alla "Gazzetta Ufficiale" n.146 del 24 giugno 1995 – Serie generale.
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 2001

In questi documenti le strade sono classificate riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali nei seguenti tipi:

Nuovo codice della strada, Art. 2 – Definizione e classificazione delle strade, comma 2

A - Autostrade;

B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D – Strade urbane di scorrimento;
 E – Strade urbane di quartiere;
 F – Strade locali.

Gli interventi in progetto saranno finalizzati alla realizzazione di una strada di tipo E, ossia una Strada urbana inter-quartiere ad unica carreggiata con almeno due corsie per un unico senso di marcia, banchine e marciapiede. Si prevede di poter intervenire per un tratto di circa 425,26 m.

Per l'intera area di Progetto sono definite nell'asset post operam le sezioni stradali caratterizzate da due corsie da 3,50 m, una per senso di marcia, con banchine da 50 cm e marciapiedi larghi 1,50 m.

La obbligatorietà della costruzione della pista ciclabile nelle strade di nuova costruzione di tipo E, per l'intero sviluppo della strada, prevista nel comma 4bis dell'art. 13 del Codice della Strada, viene superata perché la nuova strada consente di limitare la velocità sulle strade urbane esistenti a trenta chilometri all'ora e di trasferire la mobilità ciclistica di San Lorenzo sulle vie Giovanni XXIII, Alighieri, Coscioni, Santissimi Martiri, Buonarroti, Croce, Primo luglio 1946 e Califano (vedi gli interventi esemplificativi finanziabili dall'art.2 del Decreto del ministro delle infrastrutture dei trasporti n.481 del 29.12.2017).

Su tale strada la velocità massima dei veicoli è di 50 km/ora. E' ammessa la circolazione di autobus, autotreni, autoarticolati, autocarri, mezzi d'opera, furgoni, auto e motocicli. E' ammessa la fermata ma non la sosta parallela al marciapiede.

La nuova strada collega Via Coscioni, prevedendo nel tratto iniziale un allargamento della sezione stradale attraverso una terza corsia di invito di immissione alla rotatoria, con Via Buonarroti. Lungo il nuovo percorso il progetto prevede la realizzazione di un'area parcheggio dotata anche di posti auto per diversamente abili. Dove sono inseriti n. 36 posti auto di cui 2 per diversamente abili. Inoltre l'intervento progettuale prevede la nuova pavimentazione di via Pasquale Grimaldi.



Figura 2- Planimetria

Il progetto sarà completato dalla realizzazione di illuminazione pubblica e dalla segnaletica orizzontale e verticale attraverso le quali saranno chiaramente individuati gli spazi, gli obblighi ed i divieti cui devono attenersi gli automobilisti nel percorrere l'intero asse stradale interessato dall'intervento. In merito alla segnaletica verticale, è prevista l'installazione di segnali previsti dal D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e del relativo "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada".

SCELTE TECNOLOGICHE E CRITERI AMBIENTALI MINIMI

L'attenzione all'ambiente è oggi una priorità: le pavimentazioni urbane rivestono un ruolo importante nell'ambito della gestione sostenibile delle acque meteoriche. Il Piano per la salvaguardia delle risorse idriche europee del 2012 individua gli ostacoli a una migliore gestione delle acque, offre soluzioni concrete e stabilisce l'agenda della politica dell'acqua dell'UE per gli anni a venire.

Nei prossimi decenni il cambiamento climatico rappresenterà una sfida significativa per la gestione delle risorse idriche in tutta l'UE, in quanto comporterà minori precipitazioni e un aumento delle temperature estive, soprattutto nelle zone meridionali e orientali, accentuando lo stress su risorse già scarse di per sé. Il Piano per la salvaguardia delle risorse idriche europeo propone una serie di misure di efficienza idrica, tra cui il calcolo del flusso ecologico, la realizzazione della contabilità delle risorse idriche per l'allocazione efficiente dell'acqua, il riutilizzo delle acque per l'irrigazione, per uso industriale e civile, la misurazione e la tariffazione del consumo di acqua e criteri di progettazione ecocompatibile per i prodotti che comportano consumo di acqua.

Il cambiamento climatico è inoltre caratterizzato da piogge più intense e un maggior rischio di alluvioni, dovute ad una "tropicalizzazione" del clima. Al contempo, la qualità delle risorse idriche è minacciata dall'inquinamento, dallo scarico di acque reflue, dall'estrazione eccessiva e dai cambiamenti idro-morfologici dovuti alle attività industriali, all'agricoltura, allo sviluppo urbano, e ad altro ancora.

Fissare i Criteri Ambientali Minimi (CAM) è una delle modalità attraverso cui si concretizza il Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della Pubblica amministrazione. Nell'ambito delle attività nel settore dell'edilizia e delle costruzioni, il supplemento alla Gazzetta Ufficiale del 6 novembre 2017 riporta i Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici. Il documento consente alla stazione appaltante di ridurre gli impatti ambientali degli interventi di nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione degli edifici, considerati in un'ottica di ciclo di vita.

Tra i criteri definiti, uno fa riferimento alle pavimentazioni, che vengono poste in particolare relazione alla gestione dell'acqua e del micro-clima. Il riferimento in termini di Criteri Ambientali Minimi a quanto sopra esposto, trova spazio nel paragrafo 2.2.3 dell'allegato CAM edilizia, relativo alla riduzione del consumo di suolo e mantenimento della permeabilità dei suoli, che trova applicazione nelle pavimentazioni delle superfici urbanizzate pedonali e ciclabili, e delle superfici carrabili in ambito di protezione ambientale.

A tal proposito le nuove pavimentazioni riferite ai marciapiedi e alla carreggiata del nuovo tronco stradale, sono caratterizzate dall'utilizzo di tecnologie drenanti, in grado dunque di aumentare notevolmente la superficie permeabile dell'intera area di intervento.

Ciò contribuisce in maniera netta alla rispondenza del Progetto ai criteri di sostenibilità ambientale definiti dal Decreto sopracitato.

In particolare, i sistemi drenanti garantiscono:

- il continuo ricircolo dell'aria all'interno della massa, accelerando il processo di scioglimento della neve o del ghiaccio, evitando la formazione di lastre;
- permettono il deflusso delle acque, riducono quindi il ruscellamento e l'acqua planning;
- garantiscono il recupero dell'acqua in falda;
- aumentano sensibilmente l'effetto "Albedo", riducendo la temperatura al suolo nella stagione estiva;
- permettono la raccolta delle acque piovane, mediante un'accurata progettazione della sottostruttura;
- mantengono le proprie caratteristiche fisico-meccaniche nel tempo, necessitano di una semplice manutenzione ordinaria;
- riducono il rischio di incendio della pavimentazione stradale.

Il sistema di pavimentazione realizzato con superfici drenanti garantisce il deflusso superficiale dell'acqua meteorica che permea nel terreno attraverso elementi modulari, come masselli in CAV o composti drenanti, caratterizzati dalla presenza di vuoti o giunti che vengono riempiti con materiale permeabile (sabbia o ghiaia), in modo da permettere l'infiltrazione delle acque di dilavamento.

I vantaggi delle pavimentazioni permeabili:

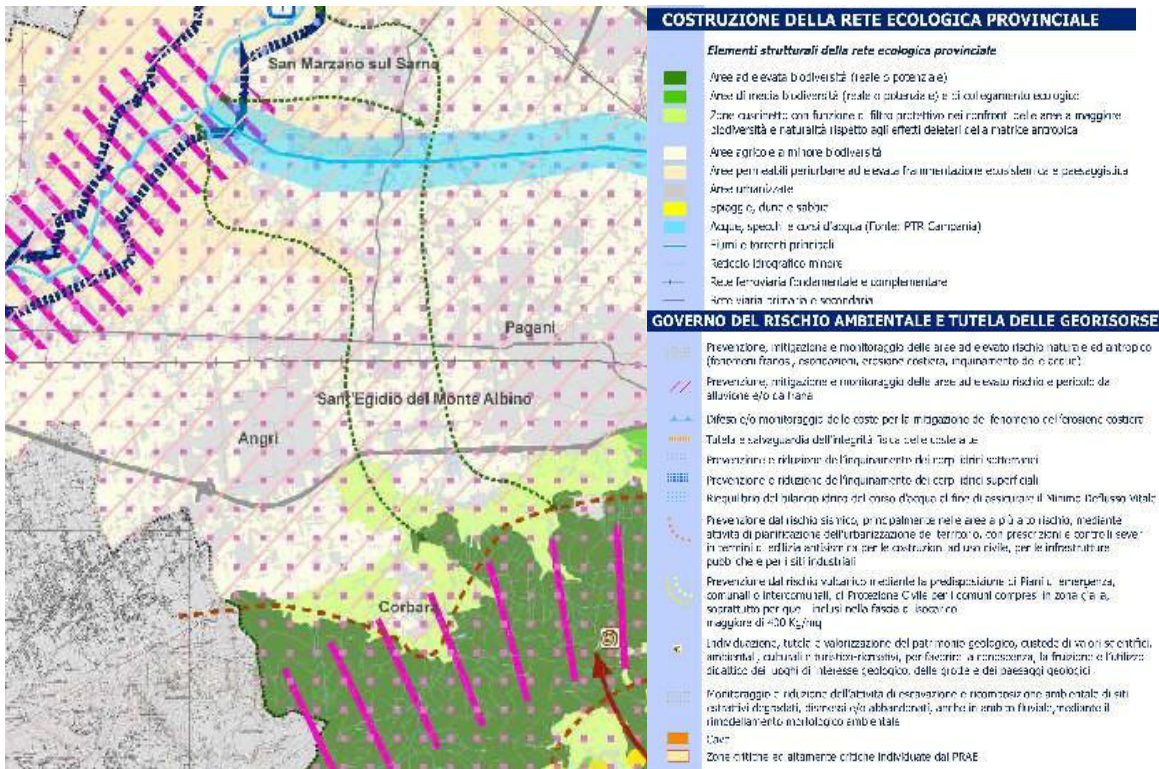
1. riduzione della superficie impermeabile di un sito;
2. riduzione del volume delle acque di dilavamento;
3. mantenimento delle falde acquifere in quanto alimentate in modo più naturale, adeguato e costante;
4. eliminazione riduzione di fenomeni di ruscellamento superficiale con benefici in termini di sicurezza stradale durante gli eventi meteorici;
5. durabilità rispetto ad altre tipologie di pavimentazioni.

IL P.T.C.P. DI SALERNO

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n.15 del 30 marzo 2012 è vincolante per la redazione dei Piani Urbanistici Comunali.

Il Piano si struttura in disposizioni generali, in disposizioni strutturali valide a tempo indeterminato ed in particolare definisce le disposizioni strategiche, oltre alla disciplina integrata del territorio. Il piano inoltre fornisce indirizzi e prescrizioni per la pianificazione comunale.

In particolare, per le finalità del presente studio sono analizzate le strategie per il sistema a m b i e n t a l e, p e r quello insediativo e per il sistema della mobilità.



La strategia per il sistema ambientale è la costruzione della rete ecologica provinciale, definendo gli elementi strutturali di tale rete ecologica. Tali elementi sono la rete fluviale ed il reticolo idrografico minore e aree a media biodiversità (reale o potenziale) e di collegamento ecologico, oltre le zone cuscinetto o con funzione di filtro protettivo nei confronti delle aree a maggiore biodiversità e naturalità rispetto agli effetti deleteri della matrice antropica.

Il piano, per la costruzione della rete ecologica, individua i corridoi ecologici costituiti da tutelare, e quelli da formare e/o potenziare, i varchi funzionali ai corridoi ecologici e di superamento delle barriere infrastrutturali e aree a minore biodiversità da formare e potenziare. Il piano pone attenzione alla tutela delle georisorse ed in particolare ai geositi presenti.

Le strategie per il sistema insediativo per l'agro Nocerino- sarnese hanno come obiettivo la

Riorganizzazione Policentrica e Reticolare dell'agro mediante:

- Contenimento della diffusione edilizia nel territorio extraurbano, sia di tipo areale sia di tipo lineare lungo la viabilità.
- Contenimento delle espansioni insediative nelle aree ricadenti nella "zona gialla" del Piano di Emergenza Vesuvio, a favore di calibrate ipotesi di espansione lungo la direttrice Mercato S. Severino – Sarno (con particolare riferimento ai Comuni di Mercato S. Severino, Bracigliano, Siano, S. Valentino Torio, Lavorate di Sarno), anche con programmi di delocalizzazione.

Riorganizzazione, riqualificazione e messa a norma della struttura insediativa lungo la direttrice Scafati-Nocera, al fine di:

- Evitare espansioni insediative che potrebbero determinare ulteriori saldature tra i diversi insediamenti;

- Ripristinare l'ordine di destinazione urbanistica tra aree residenziali ed aree/funzioni produttive;
- incentivare la delocalizzazione delle funzioni produttive inconciliabili con il tessuto residenziale quali attività industriali e di media e grande distribuzione di vendita in specifiche aree attrezzate, ubicate in posizioni strategiche rispetto alle principali reti per la mobilità promuovendo il ritorno, nell'ambito dei contesti abitativi, dei negozi di quartiere, delle botteghe artigiane, dei servizi di supporto alla famiglia e delle attività ludiche e ricreative per giovani e anziani;
- Riconvertire le aree e/o i contenitori dimessi, privilegiando e prescrivendo in quota parte la localizzazione di funzioni urbane ed il recupero e/o l'adeguamento degli standards delle aree attrezzate per il verde, la fruizione culturale, lo sport ed il tempo libero – anche di scala intercomunale, ponendo la necessaria attenzione alle relazioni visive e funzionali con lo spazio urbano in cui si inseriscono, da progettare in un'ottica unitaria ed integrata;
- Integrare il sistema degli spazi pubblici e dei servizi collettivi, mediante analisi dell'ipotesi di interrimento della esistente linea ferroviaria “tirrenica”, tra Scafati e Nocera Inferiore, al fine di recuperare la direttrice a funzioni urbane ordinarie – parco urbano lineare con localizzazione di servizi qualificanti, pista moto-ciclo-pedonale innestata in un nuovo disegno del verde – con l'utilizzazione delle stazioni come oggetto di concessioni per finanze di progetto.
- Promozione degli interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano esistente anche mediante la promozione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti tanto al recupero ed alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani, quanto alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti.
- Messa in rete delle diverse centralità mediante l'ottimizzazione della rete infrastrutturale già estremamente dotata, con la contestuale riorganizzazione del sistema della mobilità interna alla “città”.
- Promozione di un distretto turistico in prossimità della localizzazione di servizi, parcheggi e scambiatori intermodali, da collocarsi in un'area baricentrica tra Pompei/costiera Sorrentina e Paestum/costa Cilentana, valorizzando l'offerta nel tessuto insediativo tra Angri ed il Valico di Chiunzi, anche mediante interventi di sostituzione e riqualificazione edilizia per ripristinare l'identità visiva e la qualità del paesaggio.
- Distribuzione, su scala d'ambito, di funzioni e polarità di valore comprensoriale, anche attraverso il recupero architettonico e funzionale di manufatti di pregio, la valorizzazione del patrimonio culturale, testimoniale ed ambientale, la previsione di programmi compatibili con le strategie della tutela attiva e dello sviluppo sostenibile. Una precipua programmazione deve essere adottata per:
 - Realizzazione a Nocera Superiore di un servizio a scala provinciale-regionale, ovvero di un Museo Archeologico, in cui siano messe in rete tutti i siti archeologici della Campania con la virtualizzazione degli episodi salienti;

Per le strategie del sistema infrastrutturale e della mobilità il piano provinciale per l'agro prevede:

- **potenziamento del sistema della mobilità su gomma mediante:**
- il completamento della viabilità alternativa alla SS18, mediante l'adeguamento della viabilità esistente e la realizzazione di nuovi tronchi stradali in modo da consentire il decongestionamento del traffico sulla SS 18 e di agevolare i collegamenti tra le autostrade A3 ed A30. In particolare sono previsti i seguenti interventi:

- Tratta Cava de' Tirreni Sud – Cava Santa Lucia: il tracciato prevede la connessione della SS 18, tra Vietri Sul Mare e Cava de' Tirreni, con la strada alternativa da S. Lucia di Cava e proseguendo fino a Nocera Superiore. Viene utilizzata, allo scopo, parte dell'esistente copertura della trincea ferroviaria di Cava de' Tirreni.

- Connessione uscita A30 Castel San Giorgio – Pagani: completamento della viabilità provinciale proveniente da Cava de' Tirreni e da Angri. La proposta prevede la realizzazione di una galleria in località Montagna Spaccata (via Campanile dell'Orco) e dell'adeguamento della viabilità esistente, da via Fiano fino al casello di Nocera Inferiore.

- Connessione tratta Nocera Inferiore con Autostrada Na-Sa: realizzazione di una bretella di collegamento, in direzione Nord-Sud, che partendo dall'uscita Castel San Giorgio dell'autostrada Salerno-Caserta si innesta sull'autostrada A3, in direzione Napoli e Salerno. Tale tracciato si sviluppa, per larga parte, parallelamente alla linea ferroviaria esistente che si dirama da Nocera Inferiore per Sarno e Mercato San Severino utilizzando, in alcuni tratti, la viabilità esistente da adeguare.

- Tratta Roccapiemonte – uscita Autostrada A30 Mercato San Severino: collegamento, via Cava - Roccapiemonte – Mercato San Severino, delle direttrici “autostrada Napoli – Salerno” ed “autostrada A30” (valle dell'Irno), mediante un tracciato, in parte esistente, non interferente con il tessuto urbano tale da definire un sistema viario di livello intermedio tra le autostrade principali e la viabilità locale. In quest'ottica viene definita un'organizzazione gerarchica dei flussi di traffico, in funzione dei tempi e delle velocità di percorrenza, riordinando i flussi stessi secondo origine/destinazione e caratteristiche geometrico – funzionali delle infrastrutture stradali.

- la realizzazione della strada pedemontana dei Monti Lattari tra Cava de' Tirreni ed Angri;

- riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico su gomma in un'ottica di intermodalità, al fine di intensificare i collegamenti tra la direttrice settentrionale e la direttrice meridionale;

- riorganizzazione del sistema della mobilità su ferro mediante:
 - la destinazione della linea ferroviaria tirrenica a servizio di metropolitana regionale integrato con il servizio Circumsalernitana e con la Metropolitana di Salerno (via Codola in direzione Mercato S. Severino – Fisciano – Università degli Studi di Salerno e via Cava in direzione Salerno – Pontecagnano - Piana del Sele);

 - il potenziamento della linea ferroviaria Nocera Inferiore-Mercato San Severino (via Codola) attraverso elettrificazione ed eliminazione di passaggi a livello;

 - l'interramento della linea ferroviaria Nocera Superiore-Scafati e la realizzazione di una nuova stazione a Nocera Inferiore.

- realizzazione di una stazione intermodale d'interscambio tra Angri e Sant'Egidio del Monte Albino – a servizio dell'Agro Nocerino-Sarnese e della Costiera Amalfitana – dotata d'infrastrutture di ricezione e servizio, al fine di smaltire il volume di traffico veicolare dell'area, ottimizzare i collegamenti ed razionalizzare i flussi turistici del territorio.

- realizzazione di nodi di scambio intermodale (ferro/ferro, ferro/gomma, gomma/gomma), dotati di adeguate aree attrezzate per parcheggi di interscambio con annessi servizi, a supporto dell'intero "circuito metropolitano dell'Agro" e del collegamento dello stesso con la Costiera Amalfitana, l'area metropolitana di Salerno, nonché con la Circumvesuviana di Sarno ed il sistema portuale di Torre Annunziata.

Il progetto di variante di che trattasi si inserisce perfettamente nella programmazione del PTCP, infatti punta all'riorganizzazione, riqualificazione e completamento della mobilità esistente sia a livello comunale che comprensoriale, intervenendo, come da pianificazione sovraordinata, in un disegno compressivo di riorganizzazione e funzionalizzazione della mobilità su gomma pur nel contenimento del consumo di suolo e nella tutela delle valenze agricole e paesaggistiche

NON ASSOGGETTABILITA' DEL PIANO A VAS

La disciplina della Verifica di assoggettabilità a VAS dei Piani e Programmi è disciplinata dal "REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) IN REGIONE CAMPANIA", approvato con D.P.G.R.C.N. 17 del 18/12/2009.

Il regolamento si applica a tutti i piani e programmi di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006 che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, compresi i piani e programmi previsti dal titolo II della legge regionale 22 dicembre 2004, n.16 (Norme sul governo del territorio), e successive modifiche, i piani e programmi previsti dalla normativa comunitaria e nazionale nel settore della pianificazione urbanistica o della destinazione dei suoli o loro modifiche.

Ai fini dell'individuazione dei piani e programmi da sottoporre a VAS, si applica il disposto dell'articolo 6, commi da 1 a 4 del decreto legislativo n. 152/2006, tenendo conto anche delle modifiche apportate dalla legge 30 dicembre 2008, n. 205, in materia di pianificazione forestale.

In particolare il comma 3 indica che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 (che disciplina la verifica di assoggettabilità).

Nel caso in esame **il rapporto preliminare ambientale ha preso in esame i possibili impatti conseguenti all'attuazione della Variante.** In considerazione anche della dimensione dell'intervento si è mostrato la limitatezza degli impatti sui settori analizzati, con un miglioramento dello stato attuale in relazione alla viabilità e alla mobilità nonché alla salubrità

dell'area in conseguenza dello smaltimento di volumi di traffico e al decongestionamento di talune strade comunali, con riflessi anche sulla viabilità dei comuni limitrofi

In attuazione dell'articolo 34, comma 7, del decreto legislativo n. 152/2006, nell'ambito del procedimento relativo alla valutazione ambientale di piani e programmi gerarchicamente ordinati, sia regionali che degli enti locali, si tiene conto delle valutazioni sugli effetti ambientali già operate per i piani e programmi sovraordinati nonché di quelle che possono meglio essere svolte sui piani e programmi di maggior dettaglio.

L'insieme dei piani e programmi attuativi dei processi generali di programmazione e pianificazione sono sottoposti a VAS esclusivamente nel caso in cui si rilevi un effetto significativo sull'ambiente che non sia stato precedentemente considerato dagli strumenti sovraordinati, ovvero nel caso in cui questi ultimi facciano rinvio agli atti attuativi per taluni necessari approfondimenti, ovvero nel caso in cui negli esiti del procedimento di VAS degli strumenti sovraordinati se ne faccia specifica richiesta

Inoltre la Variante proposta risulta in linea con i criteri e gli indirizzi specifici dettata dal PTCP per l'area urbana di Sant'Egidio del Monte Albino.

Il comma 5 del Regolamento regionale individua i piano e programmi che non sono di norma assoggettati a VAS, ed in particolare le lettere e) ed f) indicano:

- e) le varianti ai PUC o ai Piani regolatori generali, di seguito denominati PUC, che non comportano modifiche alle destinazioni d'uso delle aree, alle norme tecniche di attuazione del piano, alla distribuzione dei carichi insediativi ed alla dotazione degli standard urbanistici, che contengono solo la reiterazione dei vincoli preordinati all'espropriazione o precisazioni o interpretazioni relative alle norme tecniche di attuazione del piano e che comportano solo cambi destinazione d'uso di immobili pubblici esistenti al fine di continuarli ad adibire prevalentemente ad uso pubblico;
- f) le varianti relative alle opere pubbliche;

Nella fattispecie della Variante in oggetto:

- L'area di intervento non ricade in zona ZPS e SIC e non è soggetta a valutazione di incidenza (articolo 6, comma 2, lettera b), del decreto legislativo n. 152/2006);
- L'area di intervento non rientra in un'area protetta o in una zona di protezione integrale dei piani paesistici vigenti;
- L'area di intervento è sottoposta a vincolo paesaggistico ex Legge 1497/39, oggi Parte III del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. (Codice dei beni culturali e del paesaggio). Sul progetto si è già espressa la competente Soprintendenza;

Trattasi di opera pubblica, uno relativo alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, l'altro alla realizzazione di una rampa in fasica di rispetto autostradale, quindi senza modifica della destinazione d'uso dell'area

CONCLUSIONE

La variante proposta interessa una piccola area senza vincoli ambientali si inserisce perfettamente nella programmazione del PTCP, riorganizzando, riqualificando e completando

la rete viaria comunale e sovra comunale esistente nell'ambito di un più ampio progetto di rifunzionalizzazione della mobilità dell'Agro Nocerino-Sarnese.

Il rapporto preliminare ambientale ha individuato ed evidenziato gli impatti possibili conseguenti all'attuazione del piano, mostrando **la limitatezza** degli stessi, in alcuni casi l'ininfluenza, generando, di contro, un miglioramento dello stato attuale.

La variante ricade nella casistica del "Regolamento di Attuazione Della Valutazione Ambientale Strategica (Vas) In Regione Campania", di un piano il PUC per il quale è stata esperita la procedura VAS, e la variante è inerente ad un tracciato stradale già previsto nel PUC che modifica il tracciato per una consistenza di circa 180ml su un tracciato complessivo di circa 400ml operando tra l'altro una riduzione dell'estensione stradale di circa 100m con un minore impatto ambientale.

Alla luce di tutte le considerazioni sopra espresse può ritenersi che la variante al PUC del Comune di Sant'Egidio del Monte Albino relativa alla realizzazione gli interventi proposti, salvo diversa valutazione dell'organo competente, non è assoggettabile a Valutazione Ambientale Strategica.

Sant'Egidio del Monte Albino, 25/11/2024