

DOSSIER CONCLUSIVO – CORRIDOIO CASERTA - BENEVENTO: LOTTO FUNZIONALE MARCIANISE ROTONDI



SOMMARIO

1	PREMESSE.....	1
2	LE RAGIONI DELL'OPERA.....	2
2.1	LA STORIA DEL PROGETTO E L'ITER AUTORIZZATIVO	2
3	L'ALTERNATIVA SOTTOPOSTA A DIBATTITO PUBBLICO	5
4	LE RICHIESTE DEL DIBATTITO.....	8
5	L'ALTERNATIVA POST DIBATTITO	32
5.1	NUOVO PUNTO DI ORIGINE DELL'ASSE STRADALE	34
5.2	NUOVO SVINCOLO 3 - SVINCOLO SAN FELICE A CANCELLO SUD E SANTA MARIA A VICO SUD	36
5.3	NUOVO SVINCOLO 4 - SVINCOLO SAN FELICE A CANCELLO NORD, SANTA MARIA A VICO NORD E ARIENZO	37
5.4	NUOVO IMBOCCO PER LE GALLERIE NATURALI 1.A E 1.B	38
5.5	STUDIO SVINCOLO DI ARIENZO	40
5.6	NUOVO TRACCIATO IN USCITA DALLE GALLERIE NATURALI 2.A E 2.B IN DIREZIONE PAOLISI	42
5.7	LE DUE ALTERNATIVE A CONFRONTO.....	44
6	ASPETTI TRASPORTISTICI.....	47
6.1	LE FUNZIONI TRASPORTISTICHE DEL NUOVO TRACCIATO	47
6.2	INDICATORI DI SINTESI DELLE PRESTAZIONI DI RETE	47
7	ASPETTI ECONOMICI	48
8	CONCLUSIONI.....	49

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 CASERTA - BENEVENTO I Lotto - Collegamento dell'area delle "Forche Caudine" con il Corridoio Tirrenico (A30), 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 giugno.

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 nuovamente 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 RAGIONI DELL'OPERA

2.1 LA STORIA DEL PROGETTO E L'ITER AUTORIZZATIVO

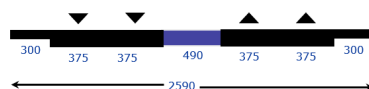
L'idea di collegamento nasce nei primi anni del 2000, quando per l'“**Asse autostradale Caserta-Benevento con bretella di collegamento alla variante di Caserta e alla tangenziale di Benevento**” si avvia la procedura di “Legge Obiettivo”¹ sul progetto preliminare.

L'itinerario, che è stato sviluppato e soggetto ad approvazione nel periodo **2004-2006**, prevedeva la realizzazione di una strada con una sezione di **tipo A – autostradale a pedaggio**, ovvero con due corsie per verso di marcia a carreggiate separate, con larghezza complessiva di circa metri 26 e velocità di progetto 90-140 km/h, con una lunghezza di 45 chilometri (Km), oltre le bretelle di collegamento con i centri di Caserta e di Benevento, e con un costo di **circa 1,3 Miliardi di €** del 2006.

Principali caratteristiche della sezione stradale impiegata:

- due corsie per senso di marcia da 3.75 m;
- Margine interno da 4.90 m;
- Banchina laterali da 3.00 m;
- Vp min: 90 km/h;
- Vp max: 140 km/h

FIGURA 2-1 – SEZIONE STRADALE TIPO A



Il progetto preliminare con le sue tre alternative di tracciato, di cui si farà un breve accenno nel presente dossier, è stato sottoposto alla procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** presso il Ministero dell'Ambiente. L'itinerario ottenne parere positivo però su un quarto itinerario denominato “**pedemontano**”, che a differenza delle tre spostandosi verso nord dava origine ad un tracciato con alternanza di gallerie e viadotti, in un contesto geologico particolarmente fragile.

Lo sviluppo dell'itinerario “pedemontano”, secondo le indicazioni del Ministero dell'Ambiente, portò per motivazioni tecniche, economiche e realizzative ad un elevato incremento dei costi rispetto alla previsione di spesa dell'intervento **superando 1,8 Miliardi di €**, per tale motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti decise di sospendere l'iter approvativo del progetto.

Nel **periodo 2016-2020** il Contratto di Programma - CdP sottoscritto da Anas e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, inserisce con il codice **NA239 Collegamento dell'area delle "Forche Caudine" con il Corridoio Tirrenico 1° Lotto**, facendo riferimento ad un nuovo collegamento dell'area San Felice a Canello – Paolisi con la Autostrada Milano Napoli - A1, con caratteristiche di strada

tipo C1 priva di pedaggio; la cui stima dell'investimento si riduce a 140 Milioni di € circa solamente programmati ma non finanziati.

Sezione stradale categoria "C1" e caratteristiche di capacità e sicurezza conformi al D.M. 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade).

Principali caratteristiche della sezione stradale impiegata:

- una corsia per senso di marcia da 3.75 m;
- Banchina in sinistra da 1.50 m;
- Vp min: 60 km/h;
- Vp max: 100 km/h



FIGURA 2-2 – SEZIONE STRADALE TIPO C1

A novembre del 2020, mutato il contesto normativo e contrattualistico, l'Anas prima dell'avvio delle attività di progettazione comunica alla Regione Campania le nuove indicazioni riportate nel Contratto di Programma sottoscritto, anche alla luce nei mancati finanziamenti sull'opera.

La Regione Campania, a febbraio 2021, alla presenza del Sindaco di Caserta nonché Presidente della Provincia medesima e del Sindaco di Benevento, hanno richiesto ad Anas, mediante verbale sottoscritto tra le parti, la necessità di realizzare oltre quanto previsto dal CdP anche il secondo lotto, completando così l'intero itinerario, oltre i precedenti interventi della legge obiettivo, quali la tangenziale di Benevento e la Variante di Caserta. L'intero itinerario come da richiesta degli enti doveva avere una sezione stradale di tipo B e non di tipo C come da Cdp. Il verbale sottoscritto prevedeva, l'immediato avvio delle attività riguardanti il primo lotto in linea alle previsioni del Contratto di Programma Anas-MIT e per tramite della Regione Campania l'inserimento del secondo lotto funzionale nella futura programmazione tra Anas e MIT. I due lotti funzionali costituendo dovevano essere così suddivisi: il primo con origine a Maddaloni nella zona dell'interporto sino a Paolisi/Rotondi per circa 25 Km ed il secondo da Rotondi/Paolisi sino al raggiungimento del Raccordo di Benevento per ulteriori 25 Km circa. I due lotti funzionali nella loro formulazione nascono dall'analisi delle aree industriali e dei flussi di traffico presenti lungo l'attuale S.S.7, con lo scopo di razionalizzare i traffici esistenti, decongestionando i centri urbani attraversati e rendendo più immediati gli spostamenti per i mezzi di trasporto delle aree industriali.

A seguito di questo incontro la Regione Campania ha richiesto ed ottenuto che il secondo lotto dell'itinerario Caserta-Benevento fosse inserito nel futuro CdP 2021-2025 tra Anas e MIT in corso di stipula.

¹ La legge n° 443 del 2001, conosciuta anche come Legge Obiettivo, è lo strumento legislativo che stabilisce procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in Italia per il decennio dal 2002 al 2013.

Sezione stradale categoria "B1" e caratteristiche di capacità e sicurezza conformi al D.M. 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade).

Principali caratteristiche della sezione stradale impiegata:

- Due corsie per senso di marcia da 3,75 m;
- Corsia di emergenza da 1,75 m;
- Margine interno 4,5 mt;
- Vp min: 70 km/h;
- Vp max: 120 km/h

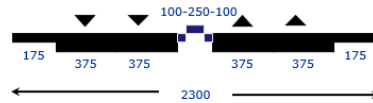


FIGURA 2-3 - SEZIONE STRADALE TIPO B

A marzo del 2021 Anas ha quindi dato avvio alle attività progettuali del primo lotto redigendo il presente Progetto di fattibilità tecnico ed economica - PFTE- oggetto Dibattito Pubblico avviato, all'interno del quale vengono esaminati e recuperati gli studi del progetto preliminare di Legge Obiettivo 2004-2006.

Mediante l'analisi ed il confronto con i vecchi studi viene individuata una nuova alternativa di tracciato, necessaria ad avviare la procedura approvativa sul progetto.

Il 13 dicembre 2021 l'Anas richiede con nota ufficiale alla Regione Campania il rilascio della Deroga al Dibattito Pubblico, il 22 dicembre contestualmente avvia l'Istanza di Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 e l'espressione di parere ai sensi del combinato disposto dell'art 215 del D.Lgs 30/2016 e del D.M. 467/2020 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Le Soprintendenze di Avellino, Caserta e Benevento vengono attivate per i pareri di loro competenza, ottenendo il parere positivo della Soprintendenza di Avellino mentre è ancora in fase di interlocuzione con la Soprintendenza di Caserta e Benevento per il parere di competenza.

Il 15 febbraio 2022 presso la sede della Regione Campania Anas presenta il progetto dell'alternativa prescelta alle amministrazioni comunali interessate dall'opera al fine di poter ricevere la Deroga al Dibattito.

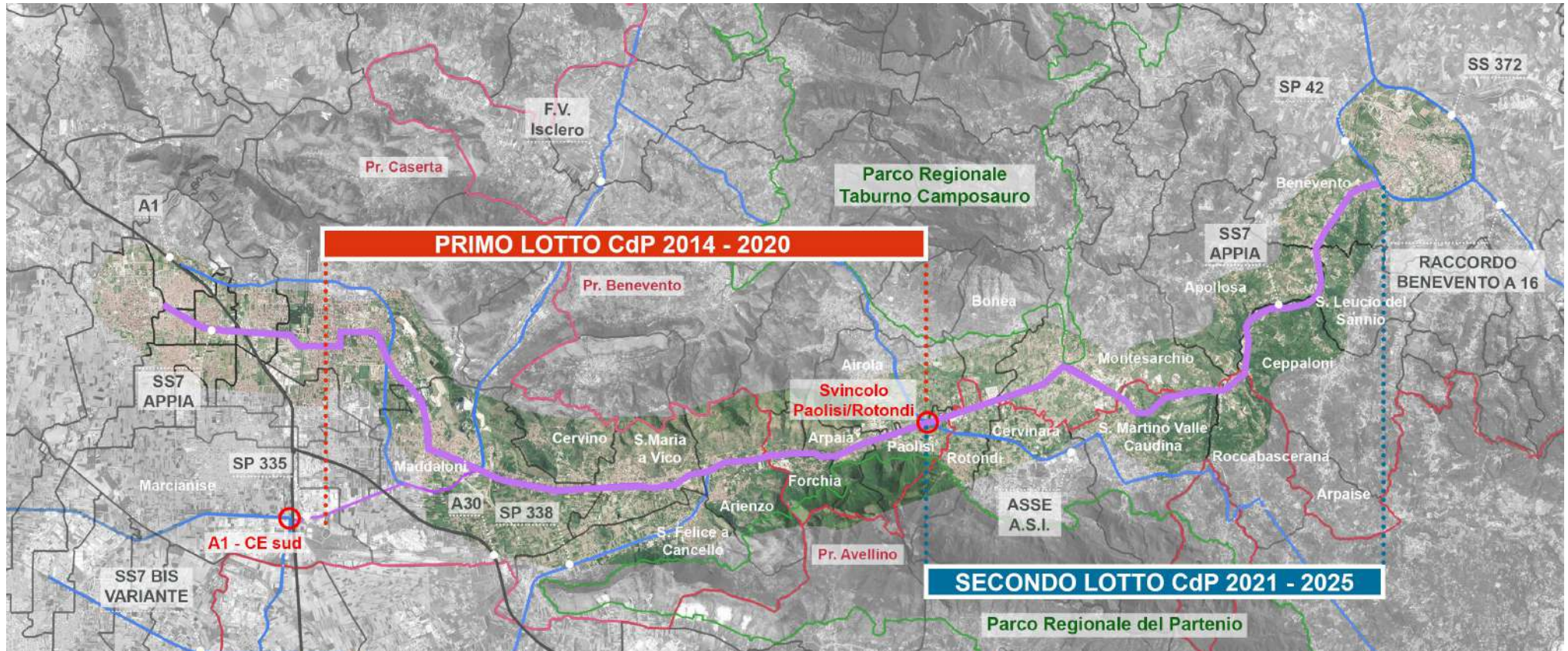


FIGURA 2-4 - IL CORRIDOIO DI INTERVENTO E LA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO

Durante la procedura presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il progetto subisce due arresti, il primo ad aprile 2022 attraverso una richiesta di integrazioni il secondo, definito, con l'emissione del parere dell'adunanza tenuta l'8 luglio 2022 alla presenza di tutti le amministrazioni coinvolte, restituendo così il progetto al proponente perché necessitava di ulteriori e sostanziali approfondimenti dato il valore dell'opera pari a circa 1,6 Miliardi di €.

A seguito, del parere emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, vista la necessità di dover modificare il progetto, trascorso un anno dal mancato rilascio della Deroga al Dibattito Pubblico, l'Anas ha completato le modifiche richieste e sulla base dell'alternativa selezionata migliorata ed approfondita ed ha attivato il presente dibattito pubblico, che quindi avrà come obiettivo quello di discutere della soluzione prescelta adottata al fine di raccogliere contributi funzionali a migliorarne la progettazione.

È così che si è dati avvio ad un nuovo percorso approvativo che contempla il processo di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 22 del Codice dei contratti pubblici e del DPR n. 76/2018 attraverso il quale la proposta di Anas, in merito all'alternativa prescelta, sarà illustrata e condivisa con la cittadinanza e gli stakeholder, favorendo la libera discussione e consentendo l'acquisizione e l'eventuale recepimento delle osservazioni, commenti e suggerimenti che tutte le parti riterranno di avanzare.

Una volta concluso il dibattito pubblico, ANAS valuterà quanto emerso durante il confronto, eventualmente integrando il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE). Successivamente al dibattito pubblico il progetto verrà sottoposto alle procedure autorizzative che coinvolgono gli enti competenti di livello nazionale e locale:

- Nuova procedura presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere (ai sensi dell'art. 215 del DLgs 50/2016);
- Conclusione della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (ai sensi dell'art. 25 del DLgs 50/2016), presso la Soprintendenza Archeologica delle provincie di Caserta e Benevento;
- Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi dell'art. 23 DLgs 152/2006 Testo unico ambientale) con il coinvolgimento del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero della Cultura oltre alla Regione.

Al termine dell'iter sopraesposto, si procederà con la Conferenza di Servizi decisoria per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale (ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383), il che comporta anche l'approvazione delle necessarie varianti degli strumenti urbanistici (attualmente nessuno dei piani regolatori consultati prevede la realizzazione della nuova variante della S.S.7) e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (ai sensi dell'art. 10 del DPR 3 giugno 2001, n. 327). Concluso tale iter il progetto verrà approvato in linea tecnico ed economica da parte di Anas ed ottenuti i finanziamenti necessari che ad oggi non sono presenti, il progetto verrà avviato a procedura di appalto come previsto dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici D.Lgs. 36/2023.

PER SAPERNE DI PIÙ

Le alternative del progetto preliminare di legge obiettivo, sono riportate nell'immagine seguente. L'alternativa selezionata per ANAS era l'alternativa 1, che però non ha trovato approvazione al Ministero dell'Ambiente e del Territorio, che ha preferito un quarto itinerario definito pedemontano. Il tracciato nasce dall'unione dell'alternativa 2 per il primo tratto e l'alternativa 1 per la parte finale.

Su questo itinerario a causa delle opere d'arte quali gallerie e viadotti in aree di conoidi già oggetto di frane, ha visto incrementare i costi realizzativi. Tale innalzamento dei costi e viste le necessarie opere tecnologiche ha avuto il suo arresto presso il Ministero dei Trasporti.

Inoltre tale tracciato avrebbe previsto soli due svincoli che non risolvevano le criticità trasportistiche dell'area interessata tra i comuni del primo tratto delle Forche Caudine.



FIGURA 2-5 -GLI ITINERARI DELLA LEGGE OBIETTIVO – AUTOSTRADA CON PEDAGGIO

3 L'ALTERNATIVA SOTTOPOSTA A DIBATTITO PUBBLICO

Durante il Dibattito Pubblico conclusosi è stata presentata l'**alternativa 2 (o Arancione)** che prevede la realizzazione di una nuova strada che colleghi il comune di Marcianise fino a quello di Rotondi. L'alternativa 2, con gli stessi punti di inizio (**svincolo n. 1 - connessione con rotatoria ASI**) e di fine delle altre alternative (**Svincolo di connessione con rotatoria di Paolisi**), si sviluppa per circa **24,7 km** nella parte centrale del corridoio di progetto, **con tre svincoli intermedi**, di cui due consentono la connessione anche con la SS7 Caudina ed uno con la SP 338 della Valle Caudina, fino ad arrivare nella zona di Paolisi e Rotondi, dopo aver attraversato nella parte finale il complesso montuoso settentrionale delle Forche Caudine (fig. 5.1).

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

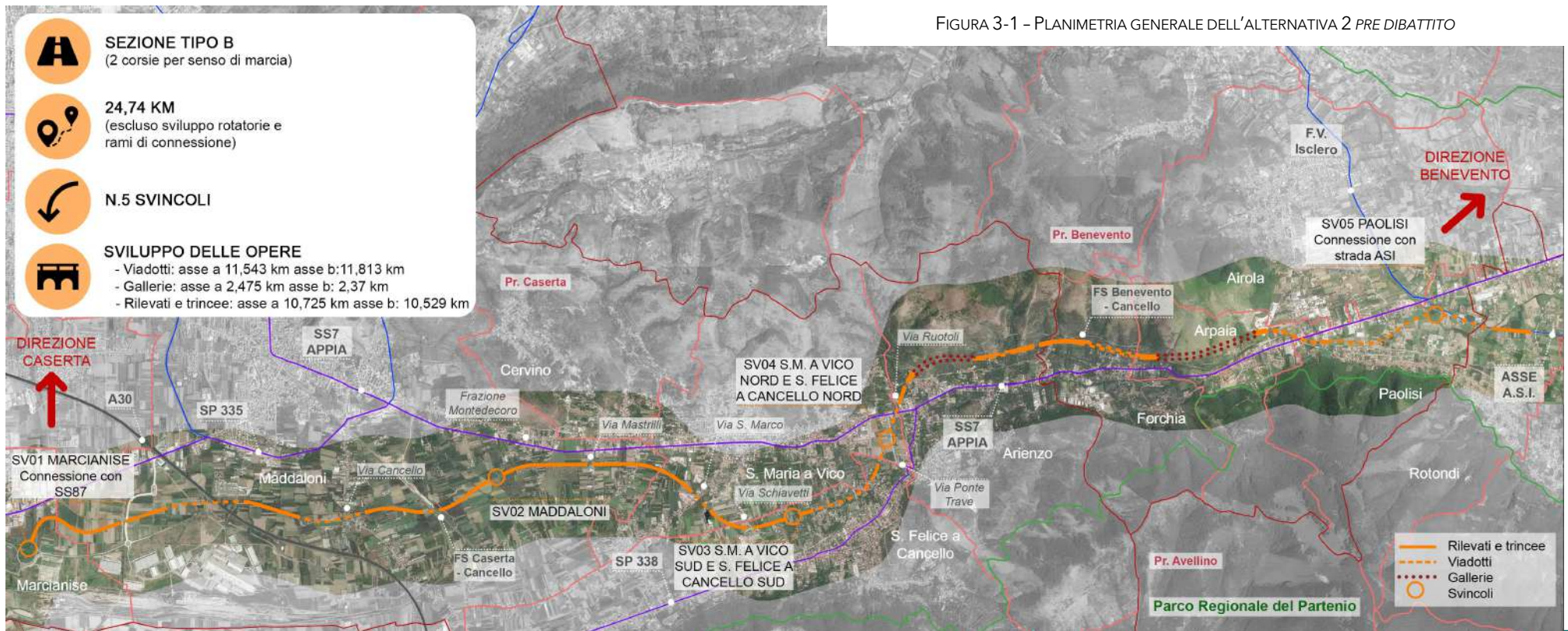
l'andamento e le dimensioni della strada con le norme ministeriali che regolano la geometria della strada come l'ampiezza delle curve, la pendenza, l'ampiezza della visibilità per garantire l'arresto dei veicoli in emergenza, con le caratteristiche ambientali e geomorfologiche del territorio.

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.

Breve descrizione del percorso

Partendo dalla rotatoria ISE (**Svincolo 1**), dopo un breve tratto in rilevato, è previsto un viadotto di 300 m per superare la viabilità della periferia di Maddaloni **tra la SS7 e via Carmignano**. Al termine del nucleo insediativo è previsto un tratto in rilevato fino ad arrivare al complesso collinare da superare con una galleria con uno sviluppo di poco superiore al chilometro condivide planimetricamente il primo tratto di tracciato con la precedente alternativa 1 (Magenta) fino allo scavalco **dell'autostrada A30**, a sud del nuovo casello autostradale in costruzione, ma con un adeguamento della pendenza per limitare la realizzazione di viadotti. Infatti, quasi per i primi tre chilometri, ad esclusione del tratto in viadotto strettamente

FIGURA 3-1 - PLANIMETRIA GENERALE DELL'ALTERNATIVA 2 PRE DIBATTITO



necessario per scavalcare la viabilità esistente, il tracciato si sviluppa in rilevato, per poi proseguire con un viadotto, anche questo necessario per superare l'autostrada e la viabilità locale e poi la S.P.07.

Dopo l'attraversamento dell'autostrada, l'asse di progetto si sviluppa prima in rilevato, per circa 800 m, e poi nuovamente in viadotto di circa 1098 m, per scavalcare **via Cancellò** e la zona urbanizzata a sud di Maddaloni. Successivamente, il tracciato riprende a essere in rilevato per altri 700 m circa, quando l'attraversamento della **ferrovia Benevento – Cancellò** impone un nuovo tratto in viadotto di 330 m.

Nei pressi della frazione **Montedecoro**, più precisamente in un'area compresa tra Via di Ponte Tavano e Via Lamia (progressiva km 7+400), è stato previsto lo **svincolo n.2 che connette il nuovo asse stradale a via del Condotto**, nel comune di Maddaloni, necessario per collegare la viabilità di progetto alla SS7 Caudina e alla viabilità locale. Visto il flusso di traffico importante previsto per lo svincolo, si è scelta una classica configurazione a trombetta², che andrà a terminare sulla SS7 Caudina, tramite un'apposita rampa di collegamento e intersezione regolata da rotatoria.

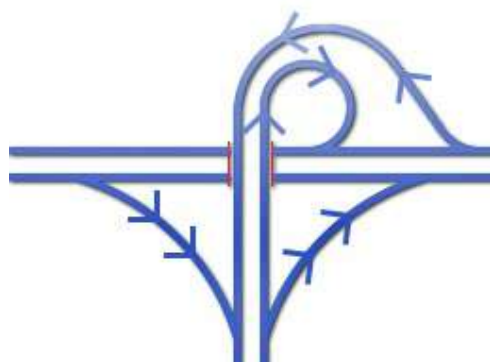


FIGURA 3-2 – CONFIGURAZIONE DI SVINCOLO A TROMBETTA

Dopo lo svincolo, ad esclusione di un piccolo tratto in viadotto necessario per superare l'agglomerato di case a ridosso di **via Mastrilli**, il tracciato si sviluppa prevalentemente con rilevati di altezza compresa tra i 6 e i 10 m fino a poco prima di **via San Marco** ovvero, quando, per scavalcare la parte sud del centro abitato di Santa Maria a Vico, il tracciato riprende con un viadotto di circa 515 m di sviluppo

Dalla progressiva km 10+400 (in prossimità di Via S. Marco più precisamente al centro di riciclaggio "Eurotessile") riprende l'alternanza tra tratti in viadotto e tratti in rilevato necessaria per assecondare l'orografia del terreno, garantire la permeabilità del tracciato, superare le occasionali depressioni

² Lo svincolo a trombetta è composto da due rampe dirette, che si trovano prima del manufatto di scavalco, e da una semidiretta e un'indiretta, che si trovano dopo. Solitamente l'indiretta è usata per

orografiche incontrate e, soprattutto, limitare le interferenze con le viabilità locali, e la disorganizzata urbanizzazione nella zona sud di Santa Maria a Vico. Le altezze di rilevati e viadotti sono comunque sempre molto limitate al fine di garantire anche il minimo impatto sul paesaggio.

Il primo della serie di viadotti (L= 515 m) scavalca **via San Marco**, mentre il successivo (L= 295) scavalca **via Schiavetti**. Il tratto seguente si sviluppa in rilevato per circa 900 m. Dopo circa 600 m da via Schiavetti, in un'area rurale, è stato previsto lo **svincolo n.3**, di collegamento con i centri abitati di **Santa Maria a Vico** (area Sud) e **San Felice a Cancellò** (area Sud). Lo svincolo progettato (svincolo con rotatoria a livelli sfalsati), come si evince dalla fig. 3.10, prevede l'asse principale in quota e una rotatoria a piano campagna sulla quale convergono i rami di uscita dall'asse di progetto (1 per senso di marcia) ed escono i rami (1 per senso di marcia) che si immettono sulla viabilità di progetto. A sua volta la rotatoria si collega alla viabilità locale (**via Schiavetti**) con una bretella di circa 600 m di sviluppo, e da qui alla SP338.

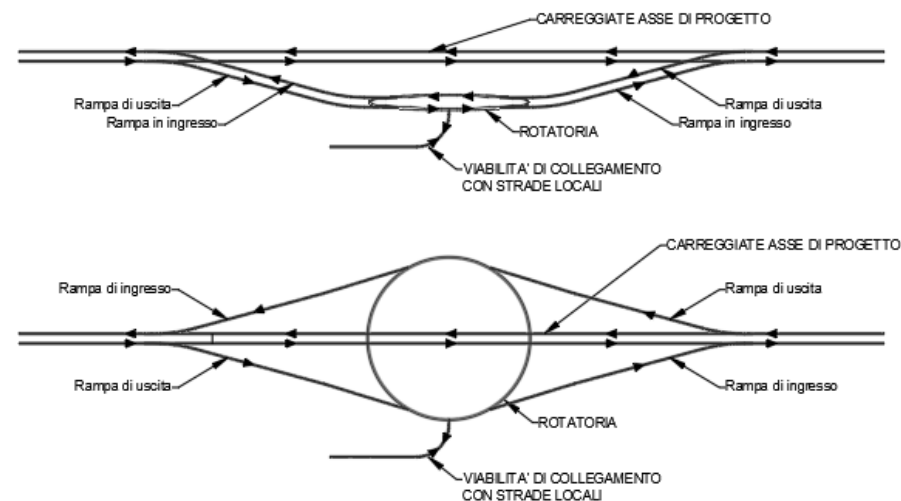


FIGURA 3-3 – CONFIGURAZIONE DI SVINCOLO CON ROTATORIA A LIVELLI SFALSATI

In accesso a via Schiavetti, sono state previste 2 corsie al fine di garantire gli spazi necessari per sopperire a eventuali code di veicoli sulla viabilità locale, dovuti alla presenza su Via Schiavetti, tra la fine della bretella e la SP338, di un passaggio a livello della **ferrovia regionale Benevento Cancellò**, a scarso traffico (in media due treni/ora).

l'immissione dalla strada laterale nella principale, perché utilizzarla per l'uscita potrebbe essere fastidioso e leggermente pericoloso per i veicoli uscenti.

Dalla fine di questo svincolo, l'asse di progetto prosegue con un primo viadotto (L=1.075 m) necessario per scavalcare la ferrovia regionale Benevento – Cancelli e, dopo un breve tratto in rilevato con un secondo viadotto (diviso in due parti di L=1.150m e L=240m) che, oltre a limitare le interferenze con le viabilità locali, permette la realizzazione dello **svincolo n.4**, di connessione con le aree di **Santa Maria a Vico** (zona Nord), **Arienzo** e **San Felice a Cancelli** (zona Nord). Lo schema dello svincolo è simile al precedente, svincolo 3, con i rami di ingresso e uscita dall'asse di progetto che si sviluppa in viadotto che convergono in due rotonde, collegate a loro volta **a nord con la SS7 Caudina** e **a sud con via Ponte Trave**.

Successivamente, nella zona del complesso montuoso a nord delle Forche Caudine, il tracciato prosegue invece in un'alternanza di gallerie, rilevati e viadotti. In corrispondenza della parte terminale del viadotto indicato con V09 (vicino la Chiesa dell'Addolorata in Via Ruotoli), le due carreggiate del tracciato divergono per poter permettere il necessario distanziamento per la realizzazione delle gallerie. Pertanto, lo sviluppo delle opere d'arte è nel tratto in argomento differente tra carreggiata sud e nord, indicando rispettivamente l'asse sud come **asse A** e l'asse nord come **asse B**.

La prima galleria ha uno sviluppo di circa 950 m, poi si succedono due tratti costituiti prevalentemente da viadotti in grado di garantire la permeabilità dell'area del versante montuoso. Il primo di questi viadotti costeggia la **ferrovia Cancelli - Benevento**, ma a una distanza tale da evitare qualsiasi interferenza tra le due opere.

Al termine del tratto dei viadotti, il tracciato rientra in galleria su entrambe le carreggiate per superare il complesso montuoso delle Forche Caudine con una galleria lunga circa 1.500 m. La galleria termina su una cava di prestito attualmente operativa e, pertanto, è stato previsto un tracciato che, dopo un brevissimo tratto in rilevato, si sviluppa completamente in viadotto (L= 2.600 m), fino al termine del lotto in progetto. Tale soluzione permette di superare la **zona industriale di Paolisi** e di non interferire con l'adiacente ferrovia e, inoltre evitare l'interferenza con le aree di esondazione del Fiume Isclero, oltre che consentire di raccordarsi con l'Asse Asi esistente, in prossimità della **rotatoria di Paolisi (svincolo n.5)**.

ALTERNATIVA 2- ARANCIONE

	Asse A	Asse B
	Sviluppo (m)	Sviluppo (m)
Totale	24.743,76	24.713
Viadotti	11.543,75	11.813,75
Gallerie	2.475	2.370
Rilevati e trincee	10.725	10.529,25

TABELLA 3-1 –SVILUPPO OPERE D'ARTE DEL TRACCIATO 2

Tipologie di opere d'arte presenti e costo investimento

Il quadro complessivo dello sviluppo delle diverse tipologie di opere presenti lungo il tracciato dell'alternativa 2 è riportato nella tabella 3.2 e in fig.3.11. In questa seconda alternativa le percentuali di tracciato in viadotto e in rilevato e trincea sono pressoché equivalenti e insieme realizzano circa l'86% dello sviluppo complessivo dell'asse di progetto.

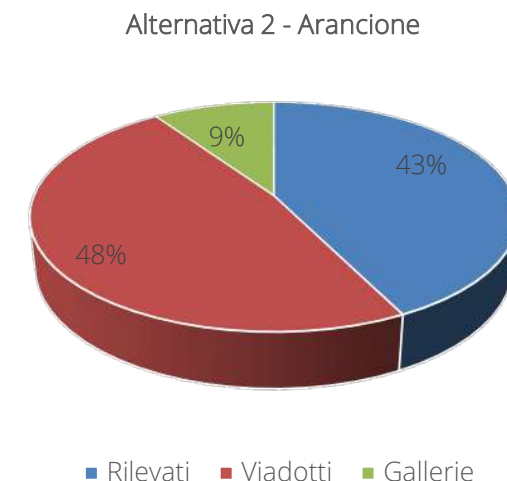


FIGURA 3-4 – OPERE D'ARTE IN PERCENTUALE

Il costo complessivo della alternativa 2 di 1 307 435 049,25 euro.

Funzione nella rete stradale

L'**alternativa 2 - Arancione**, come innanzi riportato, ha **tre svincoli intermedi**: il primo a Maddaloni, il secondo a S. Felice a Cancelli e il terzo a S. Maria a Vico. Gli svincoli di Maddaloni e di S. Maria a Vico, oltre che raccogliere i traffici extraurbani di queste due aree e di Arienzo, hanno funzione di connessione alla SS7 Appia - Caudina e ai comuni di Arpaia e Forchia. Lo svincolo di S. Felice a Cancelli, oltre che raccogliere i traffici extraurbani di questo comune e di Arienzo, consente la connessione con la SP338 della Valle Caudina verso Napoli. Inoltre, la nuova strada, oltre ad essere al servizio dei traffici di media e lunga percorrenza, consente di collegare anche i singoli comuni attraversati con una viabilità più sicura e moderna diminuendo il traffico veicolare nelle viabilità interne ai centri abitati di S. Maria a Vico, Arienzo, Forchia ed Arpaia lungo la SS7 Appia - Caudina.

4 LE RICHIESTE DEL DIBATTITO

MACROTEMA	SINTESI OSSERVAZIONI (QUESTIONI EMERSE E PROPOSTE)	ESITO (TRATTATA / NON TRATTATA e ACCOLTA / NON ACCOLTA)	RISCONTRO
Dibattito Pubblico	1. È stata criticata la decisione di indire il dibattito pubblico esclusivamente su di una alternativa progettuale invece che su tutte e tre quelle studiate da Anas, non coinvolgendo quindi gli abitanti della Valle di Suessola nell'analisi e nella scelta dell'alternativa progettuale.	TRATTATA	Il dibattito pubblico, secondo la norma che lo ha introdotto nell'ordinamento giuridico italiano (DPCM 76/2018), può essere aperto sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP), che apre la discussione sulle le alternative studiate, per arrivare a selezionarne una; o sul Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) relativo ad un'unica alternativa - dopo che questa è stata selezionata attraverso precedenti analisi - che ha l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte che possano portare a migliorare il progetto. Il "Dibattito Pubblico sul collegamento stradale Caserta - Benevento I lotto" rientra nella seconda casistica, poiché è stato aperto sul PFTE della Alternativa 2, considerata dal proponente dell'opera come l'unica fattibile tra tutte quelle studiate, per ragioni di sostenibilità economica, ambientale e sociale, anche alla luce del precedente percorso autorizzativo presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e lo stesso iter autorizzativo di Legge Obiettivo che il progetto preliminare aveva effettuato. Le analisi che hanno portato a questa valutazione sono state rese disponibili nel PFTE e sintetizzate nel Dossier di progetto.
	2. È stato segnalato che la documentazione di progetto (PFTE) non era più disponibile online	TRATTATA	A seguito della segnalazione il link è stato ripristinato.
	3. È stato chiesto come si farà a sapere se le proposte avanzate verranno accettate, e quali verranno accettate. Inoltre, nel caso in cui venissero accettate, è stato chiesto se fosse possibile alla fine del progetto fare una verifica dell'attuazione delle proposte, soprattutto rispetto ai temi faunistici e alle barriere antirumore.	TRATTATA	Anas, durante il dibattito pubblico ha spiegato l'intero iter approvativo del progetto sino al suo appalto. La normativa prevede che una volta definitivo il progetto a seguito del dibattito, questo verrà condiviso mediante il presente Dossier conclusivo, in cui il proponente giustifica, condivide e comunica le istanze accolte o respinte ricevute dai diversi stakeholders. Conclusa tale fase, il progetto modificato/integrato a seguito delle richieste pervenute, verrà nuovamente inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e al MASE per essere sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale. Una volta elaborato il SIA, dove tutti gli aspetti ambientali verranno approfonditi, mediante un'ulteriore fase di confronto con il territorio, dovuta dalla norma ambientale, saranno approfonditi in modo più puntuale anche i temi legati agli aspetti faunistici, al rumore e a tutte le componenti ambientali coinvolte.

Governance	4. È stato chiesto se ci fosse la previsione di realizzare un tavolo tecnico durante i lavori, un meccanismo di consultazione facile da implementare, che potesse essere proposto sul territorio per prevenire situazioni di conflittualità ambientali.	TRATTATA	I tavoli di confronto in materia ambientale si attivano durante le fasi di realizzazione dell'opera con gli enti e gli attori interessati, per proseguire con una comunicazione e un confronto costante con il territorio.
	5. Si è sottolineato come le diverse istituzioni e i diversi enti debbano dialogare tra loro per una migliore gestione delle opere stradali.	TRATTATA	Esistono tavoli interistituzionali di confronto al fine di integrare la pianificazione su più ampia scala, anche se ogni ente è responsabile della gestione delle strade di propria competenza.
Tempistiche	6. È stato chiesto quando verrà definito il nuovo tracciato	TRATTATA	Con il presente Dossier Conclusivo viene pubblicato il tracciato definito a seguito delle interlocuzioni avute durante gli incontri territoriali e gli incontri interistituzionali tenutisi nel corso del Dibattito.
	7. In molti hanno sottolineato che l'opera è stata attesa ormai per molto tempo e che ci si augura che venga realizzata quanto prima.	TRATTATA	I tempi di realizzazione dell'opera sono stati individuati mediante il cronoprogramma di realizzazione ipotizzato, per quanto riguarda invece i tempi approvativi delle fasi progettuali e autorizzativi dipendono dagli Enti a cui verrà inviato il progetto.
Garanzie di realizzazione dell'opera	8. In molti hanno chiesto se ci siano garanzie e se siano già stati stanziati fondi per la realizzazione della nuova strada.	TRATTATA	Secondo quanto stabilito dai nuovi contratti di programma tra Anas e Mit, i finanziamenti vengono concessi alle opere, una volta processate tutte le fasi autorizzative dell'opera, al fine di non stanziare fondi per opere non definitive e realizzabili. Per tale motivo, sul progetto oggetto di Dibattito ad oggi sono state finanziate le sole attività di progettazione.
	9. Sono stati richiesti chiarimenti sugli impedimenti che sono stati riscontrati in passato per la realizzazione del progetto.	TRATTATA	I pareri e le osservazioni ricevute in passato sono alla base per l'elaborazione del nuovo progetto presentato, sottolineando come esso differisca da quelli precedentemente discussi. In particolare, è stato ripercorso l'iter procedurale della Legge Obiettivo al fine di illustrare le ragioni che hanno portato al blocco del progetto della strada della soluzione prescelta dal Ministero dell'Ambiente denominata tracciato pedemontana in passato.
Opzione zero	10. È stato chiesto se fosse stata effettuata un'analisi delle criticità della tratta tra Marciianise e Benevento, per capire se si potessero risolvere senza la realizzazione di una nuova strada.	TRATTATA	Lo studio di traffico elaborato in sede al progetto di fattibilità tecnico economica ha tenuto conto sia dello stato di fatto delle viabilità esistenti nell'area di studio, così come nelle modellazioni dello scenario futuro sono state inserite tutte le previsioni delle nuove infrastrutture di trasporto di futura realizzazione sia stradali che ferroviarie.
	11. È stato chiesto se fosse stata analizzata la tipologia di traffico insistente sull'arteria SS7 (sulla base della % sul traffico totale dei mezzi pesanti e degli autoveicoli leggeri, dei percorsi più utilizzati in base all'origine/destinazione e della fascia oraria). Dal momento che, se i mezzi pesanti fossero obbligati a passare da Benevento per giungere a Caserta/Napoli tramite A16/E842 (scelta ad oggi esclusa per motivi economici e risparmio in termini di KM percorsi), l'incidenza percentuale di tale tipologia di veicoli sul traffico locale della SS7 potrebbe non giustificare la	TRATTATA	Lo studio di traffico è stato sviluppato secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con dettagliate analisi di rete negli scenari di domanda/offerta relativi all'opera in progetto. L'analisi modellistica ha riguardato lo specifico periodo di punta previsto in relazione alla tipologia di progetto in esame, consentendo successivamente di ricavare i volumi di traffico medi giornalieri (TGM).

	realizzazione della nuova strada, poiché il traffico nelle ore di punta sull'Appia sarebbe da attribuire ai residenti dei comuni limitrofi a Santa Maria a Vico per esigenze di ordinaria mobilità, che quindi non migliorerebbe con la nuova infrastruttura.		I passaggi metodologici seguiti per la ricostruzione del quadro domanda/offerta, rispettivamente nello scenario attuale e nello scenario progettuale, sono indicativamente i seguenti: - Definizione della domanda: - Ricostruzione della matrice origine/destinazione – sia dei veicoli leggeri sia dei veicoli pesanti - per l'area di studio nell'intervallo temporale di modellizzazione, a partire da rilevamenti eseguiti specificatamente. I metodi di costruzione, aggiornamento, stima della matrice e/o dei percorsi veicolari devono essere chiaramente esplicitati. - Definizione dell'offerta: - Individuazione dell'area di studio, in cui verosimilmente si esauriscono gli effetti dell'intervento, estrazione del grafo di rete secondo una scala coerente con il livello di analisi e attribuzione delle caratteristiche funzionali (tipologie d'arco, capacità, funzioni di costo, curve di deflusso) necessarie alla modellizzazione dell'offerta. I criteri di strutturazione del modello di offerta devono essere adeguatamente esplicitati. - Assegnazione della domanda alla rete; - Assegnazione della matrice origine/destinazione alla rete di offerta nell'intervallo temporale prescelto e validazione del modello attraverso il confronto statistico dei flussi assegnati e dei flussi rilevati in un numero significativo di sezioni di verifica. Analisi e valutazione degli assetti di rete attuali, con indicazione delle eventuali criticità trasportistiche. La metodologia sopraesposta ha quindi analizzato tutto l'intero itinerario sino a Benevento e dalle elaborazioni fatte è solo con la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria con categoria di tipo B che l'arteria della SS7 risolve le criticità di traffico che ad oggi ha.
	12. Secondo alcuni, le risorse che verrebbero investite nell'opera andrebbero dedicate in maniera prioritaria ad altri settori pubblici, quali la messa in sicurezza delle scuole e degli edifici pubblici; l'adeguamento e il potenziamento del sistema ospedaliero; il completamento delle infrastrutture idriche; il potenziamento del trasporto pubblico su ferro; l'incremento degli impianti per la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti urbani ecc.	TRATTATA	Anas è un ente gestore stradale e sottoscrive con il MIT un contratto di programma di investimenti ogni 5 anni. Il Know how dell'azienda prevede infrastrutture di nuova realizzazione ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il resto non rientra nelle competenze della società.
Opportunità dell'opera	13. È stato condiviso da più parti che l'opera è necessaria, da un lato perché permetterà di aumentare la competitività e lo sviluppo del territorio, e dall'altra perché contribuirà a ridurre il	TRATTATA	Si prende atto della condivisione della necessità di realizzare l'opera.

		traffico nei centri urbani, e così anche le emissioni, l'inquinamento acustico e gli incidenti ad esso connessi.		
Valutazione delle alternative	14.	Sono stati chiesti chiarimenti e la condivisione dei dati che hanno portato alla scelta dell'alternativa 2 (sottoposta a dibattito pubblico)	TRATTATA	Anas ha spiegato che per il confronto tra le alternative è stata condotta l'elaborazione del DOCFAP secondo Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per progetti di PNRR, con una metodologia più restrigente rispetto ai progetti di procedura ordinaria come il progetto sottoposto a dibattito. Sono stati individuati indicatori di sostenibilità economica, ambientale, sociale e istituzionale, come richiesto dalle Linee guida. La scelta del tracciato sottoposto a dibattito pubblico è stata effettuata attraverso la comparazione di diversi fattori: trasportistico, benefici/costi e matrici ambientali. Inoltre, lo studio trasportistico effettuato dimostra come la soluzione prescelta sia quella che meglio risponde alle esigenze del territorio.
	15.	Sono state chieste spiegazioni in relazioni ai principi informativi, nell'azione di valutazione delle alternative, gli strumenti e le linee guida espresse all'interno del documento "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento. Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014-2020"	TRATTATA	L'analisi costi-benefici è stata redatta seguendo una metodologia molto stringente; infatti, sono state seguite le linee guida del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici per i progetti del PNRR (nonostante quello sottoposto a dibattito pubblico non lo sia), oltre allo strumento di valutazione economica per la politica di coesione sociale.
	16.	È stato chiesto se fosse stata utilizzata la matrice Multi Criteria per l'analisi comparata sinottica tra le diverse alternative di tracciato.	TRATTATA	L'Analisi Multicriteria è stata condotta seguendo le direttive della normativa.
	17.	Sono state chieste le motivazioni che hanno portato a non prendere in considerazione la realizzazione della strada di tipologia C inizialmente prevista, che sarebbe stata più breve e avrebbe potuto soddisfare comunque la ripartizione dei flussi, con costi e con oneri più bassi. Si segnala inoltre che le previsioni di traffico, da cui si evince la necessità di realizzare un asse stradale di tipo B (2+2 corsie), sono carenti perché non contemplano i contributi che potrebbero essere dati dal potenziamento del trasporto pubblico in termini di riduzione del ricorso all'auto, di decongestionamento della rete stradale, di riduzione delle emissioni ed altro.	TRATTATA	È stata ripercorsa la storia e le ragioni dell'opera che hanno portato alla scelta della tipologia di strada sottoposta a dibattito pubblico, con un particolare approfondimento sugli studi trasportistici e le valutazioni relative ai flussi di traffico.
Alternative di tracciato	18.	Alcuni partecipanti al dibattito pubblico hanno espresso una preferenza per l'Alternativa 1 perché ritenuta la meno impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico e sociale.	TRATTATA	Si prende atto dell'osservazione ricevuta ma secondo quanto elaborato nel progetto le valutazioni hanno portato ad individuare l'Alternativa 2 quale migliore tra le altre tre ipotizzate. Come stabilito dalla norma, data l'esigenza di realizzare quanto prima l'opera il proponente ha deciso di avviare il Dibattito sulla sola alternativa selezionata.

	Inoltre, l'alternativa 1 sembra, secondo i sostenitori di questa ipotesi, rispondere meglio alle esigenze trasportistiche in quanto garantirebbe la mobilità al traffico di attraversamento (soprattutto pesante) che non interferirebbe con il traffico locale. È stato proposto di rivalutare l'Alternativa 1 poiché riuscirebbe a canalizzare i flussi di mero attraversamento ripristinando al contempo la normale fruibilità degli assi stradali esistenti idonei a "supportare" il solo traffico veicolare locale e a garantire un'ottima raggiungibilità dei principali assi autostradali esistenti da parte dei residenti.		
	19. Alcuni partecipanti hanno espresso una preferenza per l'Alternativa 3 perché ritenuta la meno impattante dal punto di vista ambientale e sociale. È stato proposto di riconsiderare l'alternativa 3, ritenuta migliore dal punto di vista dell'impatto ambientale, dal momento che la strada passerebbe in galleria sotto la catena del Partenio. Inoltre, è stato proposto di realizzare una variante per il collegamento con il C.I.S (Centro Ingrosso Sud) di Nola e di bonificare le cave che insistono nel territorio di San Felice a Cancelli e Santa Maria A vico, prevedendo un riempimento delle stesse con il materiale di risulta dello scavo della galleria.	TRATTATA	Si prende atto dell'osservazione ricevuta ma secondo quanto elaborato nel progetto le valutazioni hanno portato ad individuare l'Alternativa 2 quale migliore tra le altre tre ipotizzate. Come stabilito dalla norma, data l'esigenza di realizzare quanto prima l'opera il proponente ha deciso di avviare il Dibattito sulla sola alternativa selezionata.
	20. Alcuni partecipanti si sono espressi a favore delle alternative 1 e 3, in quanto: insistono su aree meno urbanizzate (fascia pedemontana) rispetto all'alternativa 2; avrebbero un minor impatto ambientale (passaggio in galleria sotto la catena del Partenio). Inoltre, la realizzazione delle alternative 1 e 3 potrebbe consentire: a) un risanamento delle cave di San Felice a Cancelli e Santa Maria a Vico (che potrebbero ospitare il materiale di scavo delle gallerie); b) un rilancio del territorio mediante un'ulteriore variante in zona San Felice a Cancelli con una galleria che colleghi la superstrada BN-CE con il CIS di Nola. Inoltre è stato segnalato che il tratto previsto nell'alternativa 2, "che attraversa la Valle di Suessola con un lungo viadotto" fu respinta nel 2006 dalla Commissione speciale VIA perché troppo impattante dal punto di vista paesaggistico e socio economico. È stato proposto di realizzare la nuova opera nella fascia pedemontana, in modo da ridurre l'impatto ambientale, limitando il numero di espropri e degli edifici da demolire. In particolare, è stato proposto di realizzare un collegamento tra Benevento e l'asse viario Nola Villa Literno, ed al contempo –	TRATTATA	Si prende atto dell'osservazione ricevuta ma secondo quanto elaborato nel progetto le valutazioni hanno portato ad individuare l'Alternativa 2 quale migliore tra le altre tre ipotizzate. Come stabilito dalla norma, data l'esigenza di realizzare quanto prima l'opera il proponente ha deciso di avviare il Dibattito sulla sola alternativa selezionata. Si precisa inoltre, come già ribadito durante il Dibattito concluso che l'alternativa 2 prescelta non è la medesima alternativa 2 del progetto preliminare di Legge Obiettivo; inoltre, lo studio delle alternative ha seguito le metodologie delle Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per progetti di PNRR.

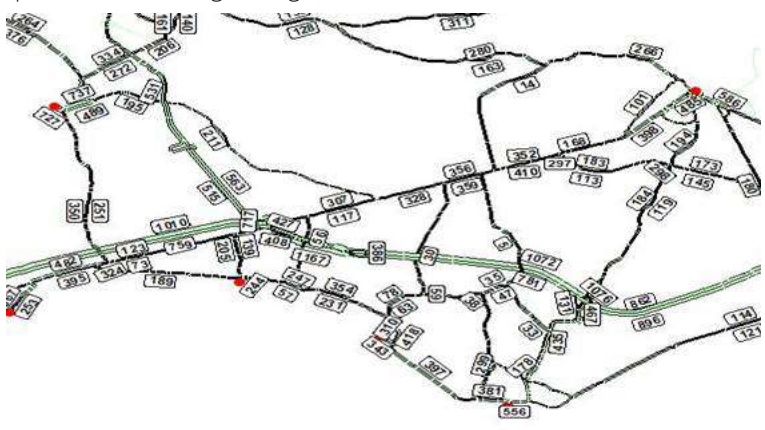
	eventualmente- un altro tra la fondo Valle Isclero e la Nola Villa Literno.		
	21. Diversi partecipanti al dibattito pubblico hanno invece riconosciuto che l'alternativa 2 è effettivamente quella migliore, perché comporta minori impatti ambientali	TRATTATA	Si prende atto dell'osservazione ricevuta.
Intermodalità	22. Rispetto alla auspicata riapertura della tratta ferroviaria (linea ferroviaria Benevento Cancellò, cosiddetta "Valle Caudina") si è chiesto se fosse stata analizzata l'incidenza sul traffico stradale complessivo del possibile spostamento del traffico pendolare da gomma a ferro. Inoltre, si è chiesto per quale motivo, data la possibile riapertura della ferrovia, non si sia pensato ad un'opera meno impattante rispetto a quella sottoposta a dibattito pubblico. Infine, è stato chiesto se fosse stato analizzato lo sviluppo ferroviario per le merci o la dotazione di un collegamento con l'interporto di Maddaloni Marcanise per lo spostamento delle merci da distribuire localmente.	TRATTATA	Dallo studio effettuato sulle stime di traffico su gomma e su ferro è emerso come i traffici sull'Appia non verrebbero ridotti in maniera consistente dalla riapertura della ferrovia. Inoltre, il trasferimento di traffico merci stradale su ferrovia è al momento limitato da strozzature di capacità sulla direttrice adriatica, per cui avrebbe bisogno di adeguamenti e potenziamenti.
	23. Nel sostenere che le politiche della mobilità dovrebbero disincentivare l'uso dell'auto privata, sono state chieste maggiori informazioni sulla connessione con le modalità di trasporto sostenibili. È stata formulata una proposta di intervento sulla mobilità a "tutto campo", che parte da un'analisi dei bisogni per elaborare un'articolazione multimodale orientata alla intermodalità.	TRATTATA	Per quanto concerne le modalità di trasporto sostenibili, non vi è dubbio che in generale il sistema di trasporto ferroviario sia più sostenibile di quello stradale, ma è anche ampiamente condiviso che, essendo il trasporto pubblico non ottimale per molte tipologie di spostamenti, soprattutto nel caso delle aree extraurbane, occorre avere valori di accessibilità stradale accettabili in termini di tempi di viaggio e di sicurezza stradale.
	24. Si auspica che agli interventi stradali siano associati ed integrati una combinazione funzionale di interventi che consentano e promuovano la mobilità dolce opportunamente coordinata alla rete esistente	TRATTATA	Lo studio condotto ha tenuto conto delle diverse intermodalità di trasporto, tenendo anche in considerazione che i diversi vettori ad eccezione della gomma non coprono tutta la domanda di trasporto presente nell'area di studio.
Previsioni di traffico	25. Si è chiesto se con il completamento della Fondo Valle Isclero, si riuscirebbe a ridurre il traffico sull'Appia.	TRATTATA	Le analisi effettuate hanno tenuto conto anche del completamento della Fondo Valle Isclero, senza riscontrare però una riduzione della domanda di passaggio dei veicoli tale da risolvere il problema. Si precisa che Anas non ha competenza sulla Fondo Valle Isclero nel tratto tra Paolisi e Maddaloni, che è di proprietà dell'Asi, così come la Variante alla Fondo Valle Isclero, che collegherebbe Paolisi a Sant'Agata dei Goti sino ad Amorosi, appaltata nel 2017 da Acamir è gestita dalla provincia di Caserta. Nell'area interessata, Anas gestisce e ha competenza per compiere le dovute manutenzioni su: -la SS7 (nel tratto da Santa Maria a Vico a Paolisi), -la SS365 e SS365 Var, entrambe Fondo Valle Isclero,

			-la SS700
	26. È stato chiesto, rispetto alle problematiche generate dal traffico stradale sull'Appia, come l'opera impatterà sui flussi di mezzi pesanti che attraversano il territorio.	TRATTATA	La nuova arteria attrarrà buona parte dei traffici pesanti, riducendo sensibilmente la S.S.7 Appia avendo così delle ricadute positive in termini di congestione, sicurezza e impatti ambientali legati al rumore e alla qualità dell'aria.
	27. È stato dichiarato che l'opera, anche se con un diverso tracciato, è necessaria anche perché permetterà di ridurre il traffico, i tempi di percorrenza e gli incidenti	TRATTATA	Si prende atto della condivisione della necessità di realizzare l'opera.
	28. Si registra una critica rispetto agli studi di traffico che, secondo alcuni, non terrebbero conto del contributo che il trasporto pubblico locale potrebbe dare alla mobilità locale, riducendo così il ricorso all'auto privata e ai problemi di congestionamento	TRATTATA	Lo studio di traffico elaborato secondo le metodologie imposte dalla norma ha tenuto conto di ogni sistema di trasporto, compreso il TPL, che però pur insieme con il sistema ferroviario non consente l'accessibilità a tutti i territori, costringendo comunque l'uso dell'auto privata per realizzare lo spostamento.
Sicurezza	29. Sono state chieste delle specifiche relative alle modalità di calcolo del tasso di incidentalità.	TRATTATA	L'analisi dei dati di incidentalità è stata condotta sulla base delle pubblicazioni ACI - Istat, che riportano il numero di incidenti, di decessi e di feriti sulla tratta della SS7 ricadente in ciascun comune. Tramite la lunghezza della tratta, si calcola il tasso di incidentalità a chilometro. Si sottolinea che l'incidentalità è un fenomeno intrinsecamente aleatorio, il cui valore medio dipende da numerosi fattori, tra cui il più importante è il volume di traffico collegato all'attraversamento delle aree urbane.
	30. Si è chiesto se gli incidenti non dipendano anche dalla cattiva manutenzione della SS7.	TRATTATA	L'incidentalità è anche collegata alla capacità di una strada e per la SS7 Appia è stato registrato un flusso di traffico nettamente maggiore rispetto alle capacità proprie della strada stessa. Inoltre, si evidenzia come la strada attraversi molteplici Comuni che, nella maggior parte dei casi, diventano gestori dei tratti di strada che li attraversano.
	31. È stato evidenziato che, rispetto al numero di incidenti e relativi eventuali decessi, non sono stati evidenziati legami con l'orario degli stessi, non permettendo così di distinguere gli incidenti/decessi dovuti a traffico locale serale/notturno, che non sarebbero comunque evitati con la nuova infrastruttura.	TRATTATA	Premesso che, con le attuali tecnologie, gli incidenti stradali, e quindi anche i conseguenti possibili decessi, non possono essere azzerati, ma si può intervenire per ridurre la probabilità di accadimento. Questo obiettivo, nel caso in esame, viene perseguito con la realizzazione di un nuovo asse con svincoli sfalsati e caratteristiche geometriche che rispettano le normative imposte dalla sicurezza stradale, e quindi con tassi medi di incidentalità nettamente inferiori a quelli caratteristici delle strade primarie che attraversano centri abitati come la SS7 Appia Caudina. Inoltre, la strada esistente vedrà ridurre la quantità di traffico che attualmente la impegna, in particolare di transito extra-urbano tendente a viaggiare a più forte velocità e quindi a maggior rischio, specialmente nelle ore notturne.
	32. Considerati i dati della mortalità per incidenti stradali sulla rete nazionale è stato proposto di "ridefinire le quote delle differenti modalità di trasporto potenziando modalità di	TRATTATA	Anas è un ente gestore stradale e sottoscrive con il MIT un contratto di programma di investimenti ogni 5 anni. Il Know how dell'azienda prevede

	spostamento pedonale, ciclabile, trasporto pubblico e intermodalità, procedendo con la moderazione del traffico, la messa in sicurezza delle infrastrutture, l'adozione di innovazioni tecnologiche"		infrastrutture di nuova realizzazione ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il resto non rientra nelle competenze della società.
Caratteristiche tecniche e funzionali	33. Sono state chieste le motivazioni che hanno portato a realizzare una curvatura accentuata ricadente nel territorio di San Felice a Cancelli, riguardo alla opzione del tracciato arancione.	TRATTATA	Tali scelte sono state fatte in maniera multidisciplinare dal momento che i fattori che devono essere presi in considerazione sono molteplici; infatti sono seguite le norme per la progettazione stradale e si sono presi in considerazione gli svincoli da realizzare per il migliore collegamento possibile con la rete stradale esistente, introducendo le soluzioni con il minore impatto sul territorio.
	34. Alcuni hanno chiesto se il progetto sia calibrato per le smart road.	TRATTATA	Le nuove infrastrutture di Anas Spa sono progettate al fine di migliorare la sostenibilità e l'innovazione, attraverso l'implementazione di nuove tecnologie avanzate, per cui tutte le nuove infrastrutture saranno predisposte per essere in futuro delle smart road qualora il Ministero dei Trasporti decida di inserire l'itinerario tra le infrastrutture di Smart Road.
	35. In più occasioni è emersa confusione sul tipo di strada e se sarà soggetta a pedaggi	TRATTATA	La strada in progetto non è un'autostrada, bensì una strada di tipologia B, a due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, e non sarà soggetta a pedaggi.
Cantieri	36. È stato chiesto se fosse possibile ridurre i tempi di realizzazione da 7 a 4 anni.	TRATTATA	La tempistica realizzativa di un'opera è legata alla complessità dell'opera stessa, alle metodologie costruttive utilizzate per la sua realizzazione ed al sistema di cantierizzazione dall'impresa progettato per la realizzazione (intesa come organizzazione di attrezzature, uomini, costi e tempi). L'infrastruttura proposta in sede di dibattito pubblico prevede sui 24 km di tracciato, quasi 12 km di viadotti e 2,5 km di gallerie oltre gli 11 Km di trincee e rilevati. Il progetto redatto, essendo un progetto di fattibilità tecnico economica, è suscettibile di modifiche ed ottimizzazioni, soprattutto legate alla cantierizzazione, per cui nelle successive fasi di progettazione ed individuato l'appaltatore questi tempi potranno essere rivisti ed ottimizzati.
Proposte migliorative comuni di Marciianise e Maddaloni	37. È stata richiesta una modifica del tracciato per armonizzare il progetto con i potenziamenti delle viabilità pianificate dalla ZES, in particolare il potenziamento di Via Carrarone e dell'asse centrale interportuale e di Via Ficucella, valutando la fattibilità tecnico-economica di spostare l'inizio del tracciato nei pressi dell'intersezione fra via Carrarone e via Ficucella, di fatto eliminando la parte di tracciato che ricade sul Comune di Marciianise.	TRATTATA	È stato modificato il tracciato prevedendo l'inizio della nuova arteria di progetto in corrispondenza della parte terminale, lato est, della dorsale in corso di costruzione nell'area ZES. In particolare, il tracciato di progetto si collegherà ad essa e alla SS07 Appia (via Calabritto) con una serie di rotatorie e avrà il primo tratto in gallerie per non interferire con le viabilità locali e con l'autostrada A30. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.1.</u>
	38. È stata espressa, rispetto all'alternativa 2, la preferenza per una eventuale modifica progettuale che riesca ad evitare il centro abitato di Maddaloni, già fortemente trafficato.	TRATTATA	Il tracciato stradale non interferisce con il centro abitato di Maddaloni passando a sud di esso e collegandosi con lo svincolo 2 (svincolo di Maddaloni) in area ad uso agricolo.

	39. Si è proposto di creare un prolungamento della superstrada fino a zona Pioppo Lungo, per smaltire il traffico in via Forche Caudine a Maddaloni.	TRATTATA	Il tracciato della nuova strada, tra lo svincolo di Maddaloni/Montedecoro e lo svincolo di via Calabriticito/via Ficucella/via Carrarone sempre a Maddaloni, scavalca via Pioppo Lungo e consente di drenare buona parte del traffico che attualmente impegna via Forche Caudine (SP335), come richiesto da uno degli obiettivi del progetto.
Proposte migliorative comune di Santa Maria a Vico	40. Si auspica una nuova configurazione dello svincolo 4, di connessione con le aree di Santa Maria a Vico, Arienzo e San Felice a Cannello (zona nord) in quanto: la configurazione di svincolo con due rotatorie a livelli sfalsati occupa tutta l'area ZES, sottraendo al territorio comunale una zona d'attrazione degli investimenti e incubatrice di innovazione, capace di promuovere lo sviluppo produttivo e occupazionale a Santa Maria a Vico. Si propone pertanto la sostituzione della configurazione dello svincolo 4 con quella dello svincolo 3, più snella e meno impattante, ed il relativo spostamento dello svincolo di connessione con le aree di Santa Maria a Vico (zona nord), Arienzo, San felice a Cannello (zona nord) a margine dell'area ZES, riportata nel relativo stralcio del PUC, per essere di servizio ad essa.	TRATTATA	Lo svincolo n.4 di S. Maria a Vico è stato ottimizzato per ridurre l'occupazione di suolo all'interno della zona destinata da Piano Regolatore di Santa Maria a Vico ad area industriale migliorando anche la geometria del tracciato a nord dello stesso al fine di non impattare con il nucleo di case presenti nell'area. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.3</u>
Proposte migliorative comune di San Felice a Cannello	41. È stato proposto di traslare l'itinerario scelto in modo da non generare delle ricadute ambientali negative sul territorio di San Felice a Cannello.	TRATTATA	Il tracciato proposto, tra tutti quelli studiati, è quello che maggiormente minimizza le interferenze con il comune di San Felice a Cannello. Inoltre, sono state accolte le richieste del comune di rigeometrizzare lo svincolo 3 (San Felice a Cannello Sud – Santa Maria a Vico Sud) per minimizzare l'occupazione dell'area destinata dal Piano Regolatore a uso industriale a ridosso di via Schiavetti.
Proposte migliorative comune di Arienzo	42. Si è proposto di spostare la strada verso i terreni liberi da edificazioni nel comune di Santa Maria a Vico, per evitare l'abbattimento di fabbricati residenziali e commerciali che si intersecano lungo il primo tratto, ovvero quello nella zona di confine tra il Comune di Arienzo e il Comune di Santa Maria a Vico. Inoltre, si propone di spostare verso l'alto l'imbocco della galleria, lungo il tratto della ferrovia, per evitare altri abbattimenti.	TRATTATA	È stata recepita la richiesta prevedendo uno spostamento verso ovest dell'imbocco della galleria naturale 1, quindi eliminando l'interferenza con un gruppo di case coincidenti con il passaggio del tracciato, e la successiva rigeometizzazione di tutto l'asse stradale in uscita dalla galleria 1 fino all'imbocco della galleria 2 a ridosso del complesso montuoso delle forche Caudine, permettendo una minore occupazione di suolo e una minore visibilità della strada. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.4.</u>
	43. È stato proposto di spostare verso l'alto (circa 50 metri rispetto al progetto attuale) il tratto di strada che sovrasta la zona tra la frazione Costa e Igli, con la conseguenza di prolungare il tratto in galleria proveniente dalla zona Crisci. Nel caso in cui non fosse possibile realizzare il tratto in galleria (di ambedue i sensi di marcia, o solo quello a ridosso delle	TRATTATA	È stata recepita la richiesta prevedendo uno spostamento verso ovest dell'imbocco della galleria naturale 1, quindi eliminando l'interferenza con un gruppo di case coincidenti con il passaggio del tracciato, e la successiva rigeometizzazione di tutto l'asse stradale in uscita dalla galleria 1 fino all'imbocco della galleria 2 a ridosso del complesso montuoso delle forche

	abitazioni) l'amministrazione ha chiesto di prevedere soluzioni che possano mitigare l'impatto acustico e ambientale.		Caudine, permettendo una minore occupazione di suolo e una minore visibilità della strada. Relativamente alle azioni di mitigazione acustica, a seguito della realizzazione di una specifica modellazione acustica è previsto un piano di monitoraggio ambientale sia nella fase precedente alla realizzazione dell'opera sia in corso d'opera. Nel caso di superamento dei limiti di rumore stabiliti da norma verranno apposte barriere-antirumore finalizzati all'abbattimento dei livelli sonori prodotti dall'infrastruttura nelle aree di potenziale criticità. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.4.</u>
	44. L'amministrazione ha proposto la realizzazione di uno svincolo snello a ridosso della frazione Signorindico, essendo questa area ubicata nelle immediate vicinanze della ZTO 20D e a ridosso della zona industriale del Comune di Forchia.	TRATTATA	Sono state valutate diverse ipotesi per la realizzazione di uno svincolo a ridosso della zona industriale di Forchia ma la complessa orografia della zona non ne permette la realizzazione a meno di prevedere opere complesse estremamente impattanti. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.5</u>
Proposte migliorative comune di Forchia	45. Si è chiesto di spostare il tratto di strada che passa per Forchia in galleria, anziché in viadotto, per ridurre l'impatto sul paesaggio	TRATTATA	Gli studi effettuati hanno permesso di approfondire gli aspetti geologici e idraulici del territorio, mostrando come la realizzazione di una galleria arrecherebbe dei considerevoli problemi ambientali. L'asse stradale è stato comunque rigeometrizzato nel tratto a ridosso del complesso montuoso delle Forche Caudine avvicinando le due carreggiate e migliorando le quote dell'asse stradale per mitigare la percezione visiva nel contesto ambientale.
Proposte migliorative comune di Arpaia	46. Nel ribadire l'utilità dell'opera è stata proposta la realizzazione di uno svincolo stradale alla Stazione ferroviaria Arpaia-Airola- Sant'Agata de' Goti, a servizio del polo industriale di Airola e dei Comuni di Arpaia, Airola, Moiano, Bucciano, Sant'Agata de' Goti, ove l'asse stradale conduce nella Valle Telesina.	TRATTATA	L'area dove si richiede la realizzazione dello svincolo è molto urbanizzata e, pertanto, la realizzazione di uno svincolo sarebbe molto impattante per l'area. Inoltre, poco più a est, vi è lo svincolo 5 facilmente raggiungibile dai Comuni dell'Area
Proposte migliorative comune di Paolisi	47. Si propone (Proposta A) di valutare la possibilità di far proseguire il tratto che interessa il Comune di Paolisi dalla galleria in prossimità di Arpaia lungo il territorio di Airola, parallelamente alla strada Statale Appia fino a raggiungere nel tratto finale la viabilità della Fondo Valle Isclero, mediante la realizzazione di un apposito svincolo con rotatoria sulla stessa. Questa alternativa avrebbe il vantaggio di essere più breve (2,2 km a fronte dei 2,6 km previsti nella proposta progettuale), di non alterare la conformazione urbanistica del centro urbano e di non inficiare la crescita economica e imprenditoriale di entrambe le realtà comunali.	TRATTATA	Nel tratto in oggetto si propone un nuovo tracciato che in uscita dalla galleria naturale 2 prosegue con andamento rettilineo attraversando le zone industriali di Paolisi e Airola andandosi poi a raccordare con il vecchio tracciato nella zona di Rotondi. Il tracciato, sempre in viadotto e con quote comprese tra i 10 e i 15 m, permette anche di migliorare ulteriormente l'interferenza in zona Paolisi con le aree a rischio idraulico del fiume Isclero. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>

	48. Qualora la Proposta A non fosse realizzabile, si propone di valutare la realizzazione di un tratto stradale con una sola corsia per ogni senso di marcia. Tale arteria non sarebbe che un prolungamento della Fondo Valle Isclero che dalla rotonda di Paolisi continuerebbe il suo percorso con una sola corsia fino alla galleria di Arpaia (cava di Tairano) per poi proseguire, secondo quanto previsto, con due corsie per ogni senso di marcia fino a Marcanise.	TRATTATA	La soluzione proposta non è compatibile con i carichi di traffico previsti per questa tratta, pari a 1785 veic. equiv. /ora, abbondantemente che superano i 1.200 veic. equiv. /ora limite massimo ammesso dalle norme le strade di categoria C1, quale sarebbe quella della soluzione che è stata proposta nel quesito (si veda la figura seguente).  Flussogramma dei traffici previsti nella zona Rotatoria di Paolisi
	49. Qualora entrambe le proposte non fossero attuabili si propone di lasciare invariato il tratto stradale che attraversa il Comune di Paolisi e prevedere uno svincolo sull'Appia in prossimità della galleria di Arpaia in cui inizia il nuovo tratto stradale.	TRATTATA	Anche in questo caso la soluzione proposta avrebbe carichi di traffico dell'ordine dei 1.700 veic. equiv./ora, che non sono compatibili con le caratteristiche attuali della SS7 Appia e che renderebbero questo tratto una strozzatura di capacità per il corridoio CE – BN non accettabile.
	50. È stato chiesto di ripensare il percorso di Paolisi dall'uscita della galleria fino al raccordo dell'attuale strada a scorrimento veloce, alla luce del fatto che l'impatto ambientale sarebbe decisamente peggiorativo, sia per il consumo di suolo, sia per la duplicazione di infrastrutture come lo svincolo per raccordare l'opera con la strada a scorrimento veloce.	TRATTATA	Anas ha spiegato come il progetto presentato sia il frutto di uno studio attento e approfondito dei possibili impatti e criticità. Per quanto riguarda lo svincolo, è stato spiegato come esso sia ritenuto molto utile sia ai fini del collegamento con il territorio, sia dal punto di vista ambientale. In particolare, essendo la strada di progetto in quel tratto tutta in viadotto, così come anche lo svincolo quasi nella sua completezza, lo svincolo eliminerebbe l'attuale criticità della viabilità ASI che si sviluppa a piano campagna, fungendo da barriera alle esondazioni del fiume Isclero. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6, la proposta è simile a quella del punto 47.</u>
	51. È stata espressa preoccupazione sugli impatti che la realizzazione dell'opera potrebbe avere sul progetto fotovoltaico nella cava di proprietà di Paolisi.	TRATTATA	Il progetto del fotovoltaico della cava non è stato fornito per cui ad oggi è solo possibile, dal tracciato individuato, localizzare l'imbocco della galleria rispetto alla cava esistente.

Proposte avanzate da cittadinanza e organizzazioni	52. Si è proposto di prendere in considerazione anche la ferrovia e immaginare un percorso agevolato per la tratta da Santa Maria a Vico fino a Paolisi.	TRATTATA	Ferrovie e strade sono eseguite con pendenze massime ammissibili diverse impedendo di realizzare un unico sedime di percorrenza. Per tale motivo non si può riutilizzare un unico sedime per entrambe le infrastrutture, anche in considerazione che la piattaforma stradale è maggiore rispetto a quella ferroviaria.
	53. È stato chiesto se fosse stata vagliata l'ipotesi del traforo tra Arpaia/Paolisi e Roccarainola per il collegamento con l'interporto Commerciale di Nola e con le infrastrutture di collegamento già presenti, affinché vi sia un minor impatto visivo e risparmio in termini di km di tratta.	TRATTATA	La galleria proposta potrebbe avere un senso per il collegamento diretto della Valle Caudina con Napoli, ma non con Caserta, mentre l'obiettivo del tracciato di progetto è di favorire sia i collegamenti con Caserta che quelli con Napoli. Inoltre la realizzazione del solo traforo, senza opere complementari, potrebbe essere dannosa per il territorio, rischiando di far aumentare il flusso presente invece di ridurlo.
	54. È stato chiesto se fosse stata analizzata la possibilità di realizzare un traforo di collegamento tra Forchia e Paolisi, passando al di sotto di Arpaia, e anche un traforo che da Paolisi o da Rotondi porti sull'asse Nola-Napoli, in modo da ridurre ulteriormente l'impatto sul territorio di Paolisi.	TRATTATA	Passare in galleria non significa per forza non generare impatti sul territorio, ma solo preservarlo dal punto di vista paesaggistico. Infatti, la morfologia del territorio preso in analisi presenta caratteristiche delicate, essendo caratterizzata dalla presenza di acquiferi e conoidi. Inoltre si evidenzia che un tracciato con galleria che attraversa il Partenio è in sostanza considerato nella alternativa n. 3, che si è rivelata meno performante della alternativa 2 sottoposta al Dibattito pubblico. Per la proposta di traforo per il collegamento diretto con Nola e Napoli, si veda anche la risposta precedente.
	55. Si è chiesto se fosse stata valutata l'ipotesi di collegare la cava di Arpaia con la rotonda esistente senza impattare troppo sul territorio di Paolisi, preferendo l'attraversamento presso il Comune di Airola	TRATTATA	<u>Si veda la risposta al punto 47, per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
	56. È stato richiesto di realizzare uno svincolo presso Arpaia, per favorire il collegamento con i Comuni di Arpaia, Forchia e Airola.	TRATTATA	<u>Si rimanda alla risposta del punto 46.</u>
	57. È stato proposto di spostare il tracciato del viadotto, che parte dalla galleria del Monte Tairano al territorio di Airola, parallelamente alla SS. 7 "con svincolo da realizzarsi in prossimità della rotatoria esistente. In questo modo i suoli interessati dal tracciato proposto sarebbero in misura notevole nell'area industriali e il tracciato sarebbe più breve (di circa mezzo km), rispetto a quello scelto da Anas.	TRATTATA	<u>Si veda la risposta al punto 47, per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
	58. Si è proposto di estendere la bretella direttamente alla zona agricola per alleggerire la zona dal traffico pesante, tra Via Schiavetti e Via Cangio di San Felice a Canello.	TRATTATA	Lo svincolo n.3 (San Felice a Canello Sud – Santa Maria a Vico Sud) è stato completamente rigeometrizzato per minimizzare l'occupazione dell'area destinata dal Piano Regolatore a uso industriale a ridosso di via Schiavetti. Si ritiene però indispensabile convogliare il traffico in ingresso/uscita dallo svincolo 3 su via Schiavetti per ragioni di tipo trasportistico; infatti la soluzione

			sugerita non consentirebbe di raggiungere uno degli obiettivi dello svincolo che è quello di ridurre il traffico di attraversamento di S. Felice a C. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.2.</u>
	59. È stato proposto di non realizzare il secondo svincolo per Santa Maria, sia perché si trova a soli 2,5 km dallo svincolo principale degli Schiavetti, sia perché si eviterebbe l'abbattimento di una ventina di abitazioni, con il conseguente recupero panoramico di un'intera valle.	TRATTATA	Lo svincolo n.4 di S. Maria a V. serve sia ad evitare che lo svincolo di S. Felice sia troppo sovraccarico e sia a ridurre il traffico di transito in S. Felice a Cannello. Tale svincolo è stato comunque ottimizzato per ridurre l'occupazione di suolo all'interno della zona destinata da Piano Regolatore di Santa Maria a Vico ad area industriale migliorando anche la geometria del tracciato a nord dello stesso al fine di non impattare meno con il nucleo di case presenti nell'area. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.3.</u>
	60. Per ridurre il numero degli espropri e degli abbattimenti di edifici nella Frazione Crisci, è stato proposto di innalzare l'imbocco della galleria di poche decine di metri verso nord e di spostare l'imbocco della galleria verso est di poche decine di metri, in direzione della frazione Ruotoli / Santa Maria a Vico. Si è proposto inoltre di progettare il raccordo dei due tratti stradali che si incontrano nella frazione Crisci con una diversa curvatura, variabile o clotoide. Allo stesso tempo, il raccordo potrebbe essere spostato simultaneamente sia verso nord dell'abitato dei Crisci di Arienzo (anche attraverso un suo sviluppo in galleria), sia verso est nelle aree libere da edifici, come quelle in direzione di Ruotoli/Santa Maria a Vico.	TRATTATA	L'imbocco della galleria è stato spostato a ovest rispetto alla soluzione originaria eliminando l'interferenza con le abitazioni. <u>Si veda la risposta al punto 43, per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.4.</u>
Collegamenti con le aree produttive	61. È stato chiesto da dove partirà la strada nei pressi dell'interporto Sud Europa, precisando che si ritiene la zona strategica per il territorio casertano dato il grande sviluppo in atto e la presenza dello scalo merci ferroviario.	TRATTATA	A seguito dei sopralluoghi e degli incontri del tavolo interistituzionale svolti durante il dibattito, si è presa coscienza dell'investimento sull'area ZES, per cui si è deciso di posizionare lo svincolo all'incrocio tra via Calabritto e via Carrarone. Inoltre, è stato svolto un tavolo interistituzionale per inserire al meglio l'infrastruttura nell'area di Marciianise e Maddaloni. Tali modifiche sono state illustrate anche in occasione dell'incontro informativo su Maddaloni e Marciianise (6 luglio 2023)
	62. È stato richiesto di approfondire la possibilità di realizzazione di uno svincolo a servizio della zona di futuro sviluppo industriale adiacente Via Signorindico a Arienzo.	TRATTATA NON ACCOLTA	Per quanto riguarda tale osservazione è stata studiata la fattibilità di tale svincolo ed a seguito dei vincoli orografici legati al dislivello tra la futura area industriale e la nuova infrastruttura risulta impossibile allocare uno svincolo. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.5.</u>
Impatto socio economico	63. È stato condiviso da più parti che l'opera è necessaria perché una migliore rete infrastrutturale permetterà di aumentare la competitività e lo sviluppo del territorio. In particolare, ci si aspetta che contribuisca ad aumentare	TRATTATA	Ad opera terminata i tempi di percorrenza da e per l'area metropolitana di Napoli, saranno estremamente ridotti rispetto agli attuali. L'eliminazione dei fenomeni di congestione fa sì che i tempi di percorrenza siano stabili e certi. In questo scenario si assiste di norma alla valorizzazione delle aree fondiarie

	l'occupazione e a favorire le maestranze locali e le piccole imprese; inoltre si è parlato dei vantaggi che si apporterebbero all'industria e al migliore collegamento con Napoli per i lavoratori pendolari.		determinata dalla diminuzione dei costi del trasporto che determina una maggiore attrattiva delle aree servite dalla nuova infrastruttura per l'ubicazione delle attività produttive.
64.	È stata proposta la costituzione di un comitato di sviluppo, che comprenda tutti i comuni (San Felice, Santa Maria, Arienzo, Cervino, eventualmente anche Forchia ed Arpaia, partendo dalle varie associazioni già presenti) e proponga una "vision" di tutto il territorio, rispetto alla salvaguardia delle attività commerciali, ad uno sviluppo integrato dell'agricoltura e dei suoi prodotti, dell'artigianato, dell'industria calzaturiera e tessile e dei loro indotti, del patrimonio artistico (Calabricito, Suessola, Villa di Cocceio, Via Appia, Terra Murata) con percorsi dedicati per podisti e ciclisti.	TRATTATA	La proposta afferisce alla governance e organizzazione del territorio che è di esclusiva competenza degli enti locali.
65.	È stata più volte espressa la preoccupazione circa l'impatto che la riduzione del traffico sull'Appia potrebbe avere sull'economia locale. In particolare, si è chiesto se questo comporterà un abbassamento del valore di mercato delle case e un deterioramento del paesaggio.	TRATTATA	Ad opera terminata i tempi di percorrenza da e per l'area metropolitana di Napoli, saranno estremamente ridotti rispetto agli attuali. L'eliminazione dei fenomeni di congestione fa sì che i tempi di percorrenza siano stabili e certi. In questo scenario si assiste di norma alla valorizzazione delle aree fondiarie determinata dalla diminuzione dei costi del trasporto che determina una maggiore attrattiva delle aree servite dalla nuova infrastruttura per l'ubicazione delle attività produttive. Inoltre la riduzione dei tempi di percorrenza per l'area metropolitana, oltre a ridurre i tempi di spostamento casa-Lavoro dei lavoratori pendolari, induce, nel medio periodo, ad una redistribuzione delle residenze nelle aree servite dall'infrastruttura, di lavoratori impiegati nell'area metropolitana.
66.	È emersa la preoccupazione rispetto alla gestione delle aree sottostanti i viadotti che potrebbero essere oggetto, ad esempio, di sversamenti illeciti di rifiuti o diventare luoghi di accampamenti abusivi contribuendo così a ridurre la vivibilità dell'area e comportare una fuga delle nuove generazioni e dei vecchi residenti. Inoltre, la gestione del verde di questi terreni e quelli in fascia di rispetto, si tradurrebbe in aggravii di spesa per i comuni interessati.	TRATTATA	Tutte le aree di proprietà ANAS sono monitorate dal personale di servizio aziendale e laddove non vi è esigenza di continuità fondiaria verranno posizionate le recinzioni.
67.	Alcuni partecipanti hanno chiesto come un comune piccolo come Paolisi, già attraversato dalla linea ferroviaria da una parte, e dalla SS 7 Appia Caudina dall'altra, possa accogliere questa nuova opera che bloccherebbe ogni possibilità di espansione abitativa e imprenditoriale.	TRATTATA	Nel tratto in oggetto si propone un nuovo tracciato che in uscita dalla galleria naturale 2 prosegue con andamento rettilineo attraversando le zone industriali di Paolisi e Airola e andando poi a raccordarsi con il tracciato pre dibattito nella zona di Rotondi minimizzando in questo modo l'uso di suolo nel comune di Paolisi. Il tracciato, sempre in viadotto e con quote comprese

			tra i 10 e i 15 m, permette anche di migliorare ulteriormente l'interferenza in zona Paolisi con le aree a rischio idraulico del fiume Isclero. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
	68. Sono stati chiesti chiarimenti in merito alle ricadute sociali dell'opera, in particolare per quanto riguarda i flussi demografici e le proiezioni sull'impatto sociale. In particolare, si è chiesto se fossero stati coinvolti nella progettazione dei professionisti esperti sul tema dell'impatto sociale derivante dall'opera.	TRATTATA	Per le previsioni demografiche sono stati presi in considerazione i dati all'interno dello studio preliminare presentato, che andrà successivamente approfondito. Nel dettaglio per lo studio demografico sono state utilizzate le statistiche ISTAT. Si sottolinea che infrastrutture di Anas Spa mirano a dare una continuità territoriale e migliorare la coesione sociale, aumentando la competitività dei territori.
	69. È stato esposto che passando con la strada sullo spazio che attualmente ospita lo stadio comunale di Paolisi, non si riuscirebbe a trovare un nuovo luogo in cui poterlo spostare.	TRATTATA	Ad integrazione delle considerazioni condotte per l'osservazione 47, si aggiunge che il tracciato, nella nuova soluzione proposta, non interferisce con lo stadio di Paolisi.
Turismo	70. È stato chiesto quanto il viadotto, in base alle misure altimetriche previste, possa impattare sulle Forche Caudine dal punto di vista storico, turistico e paesaggistico.	TRATTATA	Anas ha un gruppo di archeologi che affiancano il gruppo di progettazione; su tali tematiche vi sarà inoltre l'interlocuzione con il Ministero competente.
Consumo di suolo	71. È stato chiesto quanta superficie verde verrà sacrificata per questa nuova infrastruttura.	TRATTATA	Rispetto al tracciato <i>pre-dibattito</i> , la superficie verde sarà circa 0,3 ha (ettari), ovvero la superficie riferita alle aree occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali importanti e alle aree a pascolo naturale e praterie. Si è specificato che nella successiva fase di valutazione di Impatto Ambientale, per la perdita di queste aree saranno previste le opportune opere di compensazione.
	72. È stato proposto di ridurre al minimo il consumo di suolo, utilizzando e sovrapponendosi a tratti di strada già esistenti	TRATTATA	La nuova alternativa <i>post - dibattito</i> , che possiede uno sviluppo inferiore rispetto alla precedente <i>pre - dibattito</i> , è stata elaborata anche allo scopo di ridurre il consumo di suolo. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda ai paragrafi 5.1 e 5.3.</u>
	73. Si è chiesto di evitare l'attraversamento e/o separazione e/o frazionamento di boschi e/o territori di pregio ambientali e/o che vantano pregi ambientali. Dal momento che nel tratto beneventano la strada lambisce il Parco Regionale del Partenio verso Sud, il monte Tairano verso Nord, dei corsi d'acqua nella zona di Arienzo/S. Felice a Canello ed attraversa l'Isclero nella Valle Caudina.	TRATTATA	La nuova ipotesi di tracciato <i>post-dibattito</i> , contrariamente alla precedente, non attraversa più i <i>territori coperti da foreste e da boschi</i> situati nel tratto finale del corridoio progettuale. Inoltre l'ottimizzazione del percorso stradale ha comportato un ulteriore allontanamento dal SIC - Dorsale Monti del Partenio nonché dal Parco Regionale del Partenio, collocandosi nel tratto più prossimo a una distanza minima di oltre 420 m (rispetto ai 305 m precedenti). <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6</u>
	74. Si è chiesto di prestare particolare attenzione nel contenere la frammentazione ecologica e sociale temuta soprattutto per i tratti in rilevato o trincea. Allo scopo si chiede di assicurare i maggiori livelli di pervietà trasversali con le più opportune soluzioni. In particolare, si propone di prevedere	TRATTATA	Nel perfezionamento del progetto e in fase di Valutazione di Impatto Ambientale sarà tenuta in considerazione la richiesta che potrà essere esaudita compatibilmente con i dettami della normativa di settore.

	attraversamenti che permettano di raccordare e potenziare la rete della mobilità ciclopedonale e del verde esistente.		
	75. È stato evidenziato che le corsie previste nell'elaborazione progettuale, al netto degli espropri, si estendono per l'intero territorio comunale di Paolisi al limite della fascia di rispetto di 40 metri ex lege previsti, comportando di fatto un insostenibile consumo di suolo.	TRATTATA	In uscita dalla galleria naturale 2 il tracciato, a seguito della sua ottimizzazione, prosegue con andamento rettilineo attraversando le zone industriali di Paolisi e Airola e si raccorda successivamente, come il tracciato originale, nella zona di Rotondi. Tale modifica si traduce in termini di riduzione di consumo di suolo all'interno del territorio comunale di Paolisi. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
Impatto paesaggistico	76. Sono state evidenziate preoccupazioni rispetto all'impatto dell'opera sul paesaggio della Valle Caudina, dal momento che ha anche una vocazione turistica. In particolare, sono stati chiesti chiarimenti in merito alle quote altimetriche dei viadotti, tenendo in considerazione che le barriere antirumore poste sopra di questi misurano circa 4 metri.	TRATTATA	Le quote altimetriche sono variabili lungo il tracciato in modo da integrare meglio l'opera nel territorio. Le barriere antirumore non sono previste per la totalità del percorso, ma solo ove ritenute necessarie. Si evidenzia che ci saranno delle fasi in cui verranno valutati dagli enti competenti tutti gli impatti, tra cui quello visivo, al fine di rilasciare le diverse autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera.
	77. È stato chiesto come sarà possibile superare l'analisi dell'impatto ambientale data la ricaduta negativa (in termini di manufatti da demolire e di altezza dei piloni di circa 14 metri) del tracciato proposto sul territorio di San Felice a Cannello	TRATTATA	Per le tre alternative progettuali è stata realizzata una pre analisi di fattibilità ambientale, che verrà esposta ai Ministeri competenti. Inoltre, Anas ha illustrato l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sull'alternativa scelta, descrivendo i diversi elementi che verranno presi in analisi, in particolare rispetto all'aspetto paesaggistico e all'utilizzo del suolo (presenza di acque, frane, rischio idrogeologico, vegetazione esistenti e potenziale, tipologia di utilizzo, rumore e vibrazioni in fase di cantieri, emissioni).
Emissioni	78. È stato sottolineato come la nuova infrastruttura non decongestionerà il traffico presente lungo l'asse stradale interno ma invece creerà dei problemi di inquinamento e dei rischi per la salute della popolazione.	TRATTATA	Le nuove infrastrutture di Anas Spa saranno dotate di tecnologie avanzate che permetteranno di favorire la transizione, ormai in atto, verso una mobilità maggiormente sostenibile. La realizzazione dell'opera porterebbe a un miglioramento della vivibilità dei centri urbani dal momento che il traffico si sposterebbe dalla SS7 per confluire nella nuova strada.
	79. È stato chiesto se fosse possibile rendere obbligatorio il passaggio del traffico pesante sulla nuova strada in modo da evitare esternalità negative.	TRATTATA	Uno degli obiettivi dell'opera è proprio quello di ridurre su tutto il tracciato dell'Appia il traffico pesante e di conseguenza le emissioni inquinanti.
	80. È stato proposto che i bordi sia dell'asse principale, sia delle nuove strade di raccordo e collegamento, siano massivamente utilizzati per la messa a dimora di siepi e di alberature adeguate, così come all'interno delle aree di svincolo, al fine di contenere l'inquinamento atmosferico e la diffusione dei gas climalteranti	TRATTATA	Per l'alternativa <i>pre-dibattito</i> erano state opportunamente progettate le opere di mitigazione ambientale sia lungo l'asse principale che all'interno delle aree di svincolo. Tali opere di compensazione verranno adeguate anche al nuovo tracciato stradale.
Rumore	81. È stato chiesto se fossero state previste le barriere antirumore per i tratti di strada che attraversano zone	TRATTATA	A seguito della realizzazione di una specifica modellazione acustica è previsto un piano di monitoraggio ambientale sia nella fase precedente alla

	periferiche dove insistono manufatti che non verranno demoliti, in particolare in Via Fosse di San Felice a Cannello. 82. Si è proposto di realizzare barriere antirumore basate su fasce di vegetazione, anziché quelle di tipo classico, in materiale metallico. Le barriere vegetali avrebbero il vantaggio di costituire un minore pericolo per l'avifauna e costituirebbero un nuovo habitat, che potrebbe essere presto colonizzato dalla piccola fauna (roditori, artropodi ecc.), compensando in parte anche l'impatto inquinante del traffico veicolare.	TRATTATA	realizzazione dell'opera sia in corso d'opera. Nel caso di superamento dei limiti di rumore stabiliti da norma verranno apposte barriere-antirumore. Le tipologie di barriere anti-rumore non sono state ancora progettate perché la progettazione delle stesse avverrà in funzione dell'entità di rumore registrata lungo il tracciato. Allo stesso tempo, si cercherà di integrare al meglio le barriere nel paesaggio circostante.
Tutela della fauna	83. È stato chiesto di avere un numero adeguato di attraversamenti del primo lotto laddove c'è un suolo agricolo o aree naturali.	TRATTATA	I passaggi faunistici verranno localizzati e dimensionati sulla base della morfologia dell'opera e del contesto circostante a seguito delle analisi che verranno condotte nello Studio di impatto Ambientale necessario per l'ottenimento del parere autorizzativo presso il MASE durante la Valutazione di impatto ambientale.
	84. È stato chiesto se si avrà la possibilità di avere elementi progettuali e elementi di maggiore dettaglio per studiare gli attraversamenti (tipologici), laddove la struttura non è in viadotto e prevedere degli attraversamenti faunistici.	TRATTATA	<u>Si veda la risposta al punto 83.</u>
	85. È stato proposto che i corridoi di attraversamento corredati di siepi di indirizzo, che il progetto prevede già, siano posizionati soprattutto nelle zone extraurbane, verosimilmente più frequentati da fauna selvatica. In particolare, si è proposto di predisporre dei sottopassi o sopraelevate ogni 200 mt di tragitto stradale, per attraversamenti di fauna selvatica terrestre.	TRATTATA	<u>Si veda la risposta al punto 83.</u>
Rischio idrogeologico	86. È stata espressa preoccupazione per gli eventuali rischi ambientali, soprattutto in relazione al rischio idrogeologico che potrebbe aumentare con la realizzazione dell'opera.	TRATTATA	L'analisi dettagliata del progetto ha confermato che le modifiche proposte non comportano un aggravio delle condizioni di rischio idraulico preesistenti. Al contrario, sono state integrate specifiche opere di mitigazione del rischio attraverso l'impiego di soluzioni di ingegneria naturalistica, concentrate principalmente lungo i corsi d'acqua nonché opere di trasparenza idraulica. Per quanto concerne il sistema di drenaggio delle acque meteoriche, è stato concepito un sistema di raccolta altamente efficiente, che prevede l'installazione di caditoie e condotte atte a convogliare le acque in opportune vasche di trattamento che fungono da punto di detenzione e trattamento preliminare, garantendo la rimozione di inquinanti presenti nelle acque raccolte. Solo successivamente, le acque così trattate saranno reimmesse nei ricettori idrici, eliminando qualsiasi potenziale impatto negativo sull'ambiente idrico circostante. In questo modo, si garantisce un processo di gestione delle acque meteoriche in piena conformità con i più elevati standard ambientali, promuovendo una gestione sostenibile e responsabile delle risorse idriche nell'ambito dell'area di intervento. Infine non vi è interferenza con le opere di

				mitigazione (vasche di laminazione) o eventuali opere precedentemente realizzate per cui esse risultano operative come previsto dalla pianificazione territoriale comunale.	
Mitigazioni compensazioni	e	87.	È stato chiesto quale sarà il valore che avranno le opere di compensazione che andranno realizzate sul territorio.	TRATTATA	Verranno seguite le direttive per la realizzazione delle opere compensative previste dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.
		88.	Si è chiesto se sono previsti progetti di riqualificazione non direttamente collegati all'infrastruttura, in particolare di restituzione di aree verdi in zone degradate del territorio limitrofo	TRATTATA	Le azioni di compensazione verranno definite nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a seguito della redazione dello Studio di Impatto ambientale.
		89.	Si è chiesto se fosse stata presa in considerazione la possibilità di realizzare pannellature fotovoltaiche, totem eolici e/o micro pale eoliche per la produzione di energia da fonti rinnovabili da cedere ai territori interessati dal tracciato.	TRATTATA	In funzione dei terreni che si avranno a disposizione, si studierà se inserire pannellature fotovoltaiche (recintate e gestite con telecamere) ed eventualmente micro pale eoliche, nel caso in cui nel terreno a disposizione si potranno utilizzare.
		90.	È stato proposto che per il suolo consumato (almeno le aree “vergini”), il proponente compensi con la messa a dimora di piante su superficie di pari misura, possibilmente sul territorio campano, e/o con il finanziamento di progetti di recupero e rinaturalizzazione di aree industriali o periurbane dismesse.	TRATTATA	Verranno seguite le direttive per la realizzazione delle opere compensative previste dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.
		91.	Si è chiesto che al progetto vengano associati interventi per la mobilità dolce coordinati alla rete esistente, come compensazione per l'asimmetria tra i costi che l'opera porterà alle comunità direttamente toccate, e i benefici previsti per le comunità agli estremi della tratta. In particolare, è stato proposto di realizzare una pista pedonale ciclabile in affiancamento al tracciato, che con la realizzazione del secondo lotto potrebbe interessare l'intera Valle Caudina. Si è richiesto inoltre l'integrazione della nuova pista ciclo/pedonale con i percorsi storici esistenti come la Via Appia e la Via Francigena.	TRATTATA	Verranno seguite le direttive per la realizzazione delle opere compensative previste dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.
		92.	È stata chiesta l'apertura del museo delle Forche Caudine.	TRATTATA	La proposta potrebbe rientrare tra le opere compensative, qualora fosse deciso in sede di Valutazione di Impatto Ambientale.
		93.	È stato proposto di chiamare, per motivi storici, lo svincolo Arpaia-Forchia “Svincolo delle Forche Caudine”.	TRATTATA	È stata registrata la richiesta dell'appellazione dello svincolo.
		94.	È stato proposto di realizzare una piazzola di sosta, tra una galleria e l'altra, nel Comune di Arienzo, con segnaletica storica o altra indicazione turistica per dare modo di soffermarsi e osservare il sito, dal momento che il tracciato attraversa il territorio della Forche Caudine.	TRATTATA	È stata registrata la richiesta dell'appellazione dello svincolo

Impatto sottoservizi	95. È stata segnalata la presenza di sottoservizi (acqua e gas nelle vicinanze della zona interessata dal progetto) a San Felice a Cancelli, in via Schiavetti.	TRATTATA	Il nuovo tracciato stradale attraversa su viadotto via Schiavetti per cui non ci sono interferenze con le reti esistenti.
Aree con destinazioni d'uso specifiche	96. Si è chiesto un confronto con i tecnici che si stanno occupando della progettazione dell'opera, per verificare le eventuali interferenze con il progetto di recupero ambientale della cava Balletta sita in Località Mustilli a S.Maria a Vico di proprietà L'ELIANTO Srl, mediante la "realizzazione di una discarica per rifiuti inerti e la sistemazione finale ad area per il tempo libero".	TRATTATA	Non si aveva contezza di tale interferenza poiché non era stata segnalata in precedenza. In particolare, emerge un'interferenza dell'area di cava con il viadotto di progetto n° 6, poiché ci sarebbero 3 pile ubicate nell'area di rivegetazione non ipogea. Per la risoluzione dell'interferenza si è spiegato come l'ipotesi di spostare il tracciato sia difficilmente perseguibile, dal momento che l'area circostante è densamente urbanizzata. Per cui si studieranno soluzioni compatibili con il progetto della cava, si verificherà la possibilità tecnica di una diversa scansione delle campate del viadotto in modo da ridurre l'interferenza, e se ciò non fosse perseguibile, si studieranno soluzioni mitigative mirate a calare le strutture del viadotto nel contesto di rinaturalizzazione della cava per armonizzare i due progetti.
	97. È stato evidenziato come la realizzazione dell'opera sia in grado di compromettere la sicurezza della comunità di Paolisi, perché verrebbe meno una zona sicura in caso di emergenza, dal momento che il viadotto previsto nel progetto determinerebbe di fatto l'inutilizzabilità di tutta l'area circostante, in cui è stata individuata dalla Protezione Civile comunale la base operativa in caso di calamità o necessità.	TRATTATA	Non sono state trovate indicazioni circa la localizzazione della zona sicura in caso di emergenza all'interno degli elaborati rappresentanti il Piano Regolatore Generale del comune di Paolisi né un piano di emergenza comunale. In ogni caso, la nuova proposta di tracciato all'interno del territorio comunale indagato risulta attraversare Paolisi in maniera molto limitata rispetto al tracciato <i>pre-dibattito</i> .
Opere collaterali	98. Sono state chieste specifiche sull'impatto sulla Paolisi-Pianodardine.	TRATTATA	L'intenzione è quella di raccordarsi con l'asse ASI verso Benevento e collegare l'arteria stradale con la rotatoria di Paolisi, in modo da servire tutta l'area industriale e quella residenziale. Verrà migliorata la viabilità attuale anche dal punto di vista idraulico, in modo tale da limitare i danni delle esondazioni dell'Isclero.
	99. Si è stato chiesto di dare priorità al completamento delle opere viarie di collegamento prima di procedere alla realizzazione di una nuova infrastruttura.	TRATTATA	Anas non ha la competenza per intervenire dal momento che le opere viarie di collegamento del territorio non sono gestite da loro.
Indennizzi	100. Sono stati chiesti chiarimenti in merito al pagamento degli indennizzi. In particolare, l'amministrazione di Arienzo ha evidenziato che il pagamento per l'esproprio delle abitazioni dovrebbe avvenire in un'unica tranche per permettere ai cittadini di riacquistare una nuova abitazione.	TRATTATA	Gli indennizzi saranno divisi in due tranches di pagamento, una corrispondente all'80% e una successiva del 20%. Questo per poter verificare che i metri quadri di un terreno siano effettivamente quelli acquisiti e di conseguenza sarà liquidato il restante 20% (salvo variata area di occupazione) alla conclusione dei lavori. Nel caso di fabbricato potrà essere liquidata l'intera indennità (100,00%). Nel caso in cui si tratti di terreni individuati come reliquati, ovvero ritenuti da Anas non più sfruttabili, il/la proprietario/a possono tenerli, ma Anas dovrà comunque valutarli, in modo tale che, qualora vi fosse la volontà di

			acconsentire all'esproprio, si procederebbe alla somministrazione dell'indennizzo calcolato.
101.	Si è chiesto in base a quale criterio verranno valutati gli immobili da abbattere e se l'importo degli indennizzi fosse calcolato al netto di un'eventuale tassazione. Inoltre è stato chiesto se il valore economico degli espropri degli immobili fossero esenti dalla ritenuta d'acconto, ovvero se il valore netto in € che potenzialmente riceverà il proprietario andrà decurtato del 20%.	TRATTATA	Gli immobili da demolire verranno definiti sulla base dell'interferenza con il tracciato e vi sarà un indennizzo che verrà calcolato sulla base del valore di mercato. Sulle aree edificabili verrà applicata la ritenuta d'acconto pari al 20,00%.
102.	È stato chiesto come vengono valutati gli immobili correttamente accatastati, se sono in corso domande di licenza in sanatoria per piccole difformità.	TRATTATA	Qualora una parte dell'immobile non fosse ancora stata sanata, si procede con la valutazione dello stesso e la liquidazione in acconto pari all'80,00%. A termine fase espropriativa, ove la documentazione della sanatoria sia stata prodotta, si procederà alla liquidazione del restante 20,00%, in alternativa si procederà al deposito presso la cassa depositi e prestiti. Resta inteso che ove la parte abusiva abbia un valore superiore al 20,00%, l'indennità in acconto sarà opportunamente decurtata.
103.	È stato chiesto se coloro che avranno la trasformazione di destinazione d'uso dei propri terreni (da edificabile in comparto a fascia di rispetto per la strada da realizzare) saranno ristorati da indennizzo.	TRATTATA	Saranno previsti degli indennizzi sulla base dell'area che sarà interessata dalla fascia di rispetto, e che quindi non sarà edificabile.
104.	È stato chiesto se verrà fatta o meno una valutazione a metro quadrato dipendente dall'anno di costruzione dell'immobile. Infatti è stato sottolineato come un immobile costruito negli ultimi 10-20 anni non può valere lo stesso valore a metro quadrato di un immobile costruito 50 anni fa.	TRATTATA	L'indennizzo viene calcolato sulla base della normativa vigente, ovvero in base al valore venale del bene, che sarebbe il suo valore di mercato.
105.	È stato chiesto se saranno indennizzate anche le occupazioni temporanee.	TRATTATA	Le occupazioni temporanee verranno indennizzate alla durata della loro occupazione durante la realizzazione dell'opera.
106.	È stato chiesto se ci saranno agevolazioni o possibilità di bloccare i pagamenti per chi attualmente paga un mutuo e sarà soggetto a demolizione, dal momento che si troverà a versare interessi per un immobile che a stretto giro non esisterà più.	TRATTATA	Il mutuo potrà essere chiuso solo nel momento in cui verrà conferita l'indennità in seguito all'esproprio.
107.	Un cittadino ha chiesto che venga recepito che alcuni degli immobili di sua proprietà, interferiti dall'opera nel comune di Arienzo, non sono correttamente censiti all'interno dell'elaborato T00ES00ESPEE01 - 07 Espropri - Elenco Ditte, al fine di prevedere un congruo indennizzo economico. Nello specifico, all'interno di questo elenco non è riportato il fabbricato/villa censito al catasto al Foglio 9 Plla 5364 sub 19 - 5	TRATTATA	La segnalazione sarà tenuta in considerazione nella successiva fase progettuale, quando le aree e i manufatti da espropriare verranno individuati in modo definitivo previa verifica presso il catasto. Inoltre, a valle della verifica, verranno rideterminate le indennità di esproprio. In ogni caso, prima dell'approvazione del progetto verrà avviata la procedura prevista dagli artt. 10 e seguenti del DPR 327/2001.

	- 17 - 18, sebbene sia interferente con una pila del viadotto 11b. Inoltre, è censita solamente come ente urbano.		
Lotti e manufatti interessati dall'opera	108. Sono state chieste le motivazioni per cui alcuni fabbricati che risultano espropriati e da demolire, nel rendering sono sempre visibili, al fine di capire se ci sia il rischio che vengano espropriati e non demoliti.	TRATTATA	Non ci sono degli edifici che vengono espropriati e non demoliti, dal momento che l'esproprio è volto alla realizzazione dell'opera.
	109. Si è sottolineato come il progetto dell'opera sottoposto a dibattito pubblico comporti l'esproprio e la conseguente demolizione di diverse abitazioni nella frazione Crisci nel Comune di Arienzo, per cui è ritenuto altamente invasivo del territorio comunale.	TRATTATA	Nella zona in attraversamento del comune di Arienzo il tracciato di progetto è stato rigeometrizzato prevedendo anche un avvicinamento delle due carreggiate di marcia: ciò ha permesso di minimizzare ulteriormente le interferenze con le abitazioni e l'inserimento ambientale nell'area.
	110. I/le proprietari/e delle particelle catastali (Particella N° 5025 e Particella N° 227) nel Comune di Arienzo, hanno dichiarato il loro dissenso all'esproprio e all'eventuale costruzione a ridosso o nelle vicinanze delle loro unità abitative, in quanto sostengono di subire un "danno morale inestimabile", in quanto, dovrebbero lasciare luoghi abitativi e luoghi ereditati da generazioni che hanno sempre vissuto quel territorio, sottolineando come una delle proprietarie sia una donna anziana ultra ottantenne.	TRATTATA NON ACCOLTA	Tale osservazione fa riferimento al tratto dell'alternativa <i>pre-dibattito</i> in prossimità dell'imbocco della galleria naturale 1. L'ottimizzazione di tale tratto, come riportato nelle precedenti risposte (vedi riscontro n.42 – 43) ha previsto uno spostamento verso ovest dell'imbocco della galleria naturale 1, non ha però eliminato del tutto l'interferenza con le suddette particelle, infatti le P.IIe indagate rientrano ancora in parte nell'esproprio, questa volta nella parte di monte e non di valle.
	111. Una cittadina del Comune di Arienzo ha espresso la propria opposizione verso l'abbattimento della sua abitazione (Foglio 7 P.IIa 5818 e Foglio 7 P.IIa 5918) e di quella degli altri cittadini interessati, sia perché le abitazioni e i terreni interessati passano di generazione in generazione, rappresentando una parte sostanziale dell'eredità culturale ed affettiva; sia per salvaguardare le abitudini di vita familiare delle persone coinvolte.	TRATTATA	Il nuovo tracciato stradale ottimizzato in prossimità dell'imbocco della galleria naturale 1 non prevede più l'esproprio della particella 5818 del foglio 7. Non si trova riscontro della P.IIa 5918 nel foglio indicato; pertanto, non si riesce a definire l'esistenza o meno di questa interferenza.
	112. I/le proprietari/e delle abitazioni di via Igli ad Arienzo (foglio catastale 6 - 8 - 9 con particella n. 5228) hanno chiesto di prevedere una variazione progettuale per evitare l'abbattimento delle stesse, individuando un luogo alternativo idoneo, tenendo in considerazione che l'area è caratterizzata da terreni con frutteti e basso inquinamento acustico. I/le cittadini/e hanno sottolineato che la realizzazione dell'opera, dal punto di vista dell'impatto acustico, comporterebbe dei disagi per i propri bambini, che frequentano la scuola della zona, e per gli adulti che lavorano nel Comune.	TRATTATA	Il nuovo tracciato stradale ottimizzato non prevede più l'esproprio della particella 5228 del foglio 8. Non risulta esistere la P.IIa 5228 all'interno del foglio 6, mentre per quanto il foglio 9, la P.IIa 5228 è localizzata più a sud rispetto al tracciato stradale e quindi non interferisce con esso. Il tracciato stradale attraversa in viadotto un'area nelle immediate vicinanze della scuola <i>Baby House – scuola per l'infanzia</i> (sita in via Ruotoli): in quel tratto l'alternativa non ha subito modifiche a seguito del dibattito pubblico. Per evitare i disagi che la nuova infrastruttura potrebbe apportare in merito all'impatto acustico, in quell'area sono state previste le opportune opere di mitigazione.

113. È stato evidenziato che sul territorio di San Felice a Canello agli espropri riguarderanno circa 172838,00 mq, in aggiunta ad altri 300 mila/mq tenendo presente i 30 metri di fascia di rispetto per lato, per un totale di 470 mila/mq di superficie che verrà sottratta allo sviluppo socioeconomico del territorio.	TRATTATA	Lo sviluppo socioeconomico non deriva dall'occupazione o meno dei terreni quanto invece dal significativo apporto conseguente alla realizzazione dell'opera.
114. È stato espresso malcontento da una famiglia residente in Via Schiavetti a San Felice a Canello perché il viadotto sarebbe realizzato proprio in corrispondenza dell'angolo della loro proprietà e così facendo l'abitazione sarebbe chiusa tra tre strade.	TRATTATA	In quel tratto il tracciato non ha subito modifiche a seguito del dibattito pubblico. Per controbilanciare i danni ambientali arrecati dalla realizzazione dell'opera, in una successiva fase progettuale, verranno definite nel dettaglio le opportune azioni di compensazione
115. È stato proposto di avvicinare la nuova strada, in uscita dalla galleria vicino la Cava, alla linea ferroviaria in un punto precedente rispetto al tracciato attualmente in discussione, in modo da evitare di prendere alcune particelle adiacenti la stazione Arpaia Airola S. Agata.	TRATTATA	Il tracciato stradale ottimizzato, come meglio definito nel riscontro all'osservazione 47, in uscita dalla galleria naturale 2 prosegue con andamento rettilineo attraversando le zone industriali di Paolisi e Airola. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
116. È stato segnalato che le particelle 42, 48, 49, 52, 53, 54, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 125 e 127 del foglio 2 del N.C.E.U. del Comune di Arpaia (di proprietà della società Boulder Srl e in detenzione alla Ben.Con. Srl) sono state censite nella documentazione di progetto come inattive, ma che invece sono tutt'oggi aree produttive e di stoccaggio per i materiali essenziali all'attività della Società Ben. Con. srl. Inoltre, è stato segnalato che le particelle sono interessate da un progetto di recupero e messa in riserva di rifiuti speciali non pericolosi in corso di approvazione. Si chiede di trovare un'alternativa all'esproprio delle particelle interessate, per preservare le attività industriali esistenti	TRATTATA	La nuova ipotesi progettuale, in prossimità dell'imbocco della galleria naturale 2, prevede uno sviluppo differente rispetto all'alternativa <i>pre-dibattito</i> (vedi riscontro osservazione 47) riducendo sensibilmente le particelle da espropriare. Nel dettaglio da una verifica preliminare risulterebbero interferite solo le particelle 125 – 127 e in maniera limitata la 68 e la 70. La segnalazione sarà tenuta in considerazione nella successiva fase progettuale, quando le aree e i manufatti da espropriare verranno individuati in modo definitivo previa verifica presso il catasto. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
117. È stato segnalato che all'interno dell'elaborato T00ES00ESPEE01 - 07 Espropri - Elenco Ditte, non tutti gli immobili di proprietà di un cittadino sarebbero stati correttamente censiti. Nello specifico, non è riportato il fabbricato/villa censito al catasto del comune di Arienzo, al Foglio 9 Plla 5364 sub 19 - 5 - 17 - 18, sebbene tale fabbricato sia interferente con una pila del viadotto 11b. Inoltre, si segnala che all'interno dell'elaborato, la medesima proprietà Foglio 9 Plla 5364 è censita solamente come ente urbano. Si chiede di valutare la possibilità di espropriare interamente, con un congruo indennizzo economico, le particelle (F. 6 Plla 145 e 57; F.9 Plla 5364; 5636; 132; 155; 4; 120) di proprietà di un	TRATTATA	La segnalazione sarà tenuta in considerazione nella successiva fase progettuale, quando le aree e i manufatti da espropriare verranno individuati in modo definitivo previa verifica presso il catasto. A valle della verifica, verranno rideterminate le indennità di esproprio. In ogni caso, prima dell'approvazione del progetto verrà avviata la procedura prevista dagli artt. 10 e seguenti del DPR 327/2001.

unico cittadino, senza che siano frazionate. Infatti, il frazionamento delle seguenti particelle, data la loro dimensione, forma ed ubicazione, le renderebbe non utilizzabili per gli impieghi attualmente consentiti dal piano urbanistico comunale del comune di Arienzo. Inoltre, si chiede che sia valutato l'esproprio del terreno censito al F.9 P.IIa 5639 in quanto, costituisce un unico lotto di terreno con la P.IIa 5636.		
118. Un cittadino ha proposto di passare nel suo terreno in prossimità dell'attività Luxory Rooms sulla SS 7 Appia Caudina.	TRATTATA	Si prende atto della segnalazione.
119. Si propone di modificare il tracciato per evitare interferenze con manufatti e terreni nel Comune di Paolisi. Nel dettaglio: 1- due terreni agricoli interessati dal passaggio della nuova strada, lungo la SS 7 Appia Caudina (tra la linea ferroviaria e l'attività Luxory Rooms) e sotto il Ponte di Faenza; 2- un'impresa in Via Muio a Paolisi interessata dal passaggio della nuova strada all'interno della sua area di stoccaggio, in cui è posizionata anche una centralina metano; 3- allontanare il tracciato in modo tale da non interessare l'abitazione di un cittadino a cui la nuova strada si avvicinerebbe molto (circa 30 m), in Via Fieno a Paolisi; 4- traslare di circa cinquanta metri il tracciato in modo da allontanarlo ulteriormente dall'abitazione di un cittadino in prossimità di Via Ferrari, a Paolisi, in modo che questa non sia penalizzata maggiormente rispetto a quelle limitrofe, che risulterebbero più lontane dall'infrastruttura.	TRATTATA	La modifica al tracciato proposta all'interno del comune di Paolisi evita tutte le interferenze con i manufatti citati. <u>Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo 5.6.</u>
120. È stato chiesto se un'eventuale variante al tracciato proposto aumenterebbe i numeri di manufatti da espropriare nel comune di Santa Maria a Vico.	TRATTATA	All'interno del comune di Santa Maria a Vico, la modifica al tracciato ha previsto l'ottimizzazione dello svincolo n.4, comportando una diminuzione del consumo di suolo senza però andare a incidere sul numero di manufatti da espropriare.
121. È stata formulata da parte dell'amministrazione locale di Santa Maria a Vico la richiesta di valutare una modifica del tracciato per permettere di minimizzare gli espropri di immobili abitati rispetto a quelli risultanti attualmente disabitati, in corrispondenza dell'intersezione tra Via San Marco e Via Staino.	TRATTATA	Il corridoio scelto è quello che minimizza maggiormente le interferenze con gli insediamenti locali.
122. È stato chiesto se lo stabile sito in Via Staino n 10 a Santa Maria A Vico dovrà essere abbattuto oppure se il progetto verrà fatto a distanza di 50 metri dell'abitazione.	TRATTATA	La nuova ipotesi progettuale non prevede una modifica al tracciato nell'area di via Staino; rimane confermata la previsione di esproprio effettuata.

	123. È stato chiesto di valutare l'esproprio per tutte le superfici delle aree interessate di cui le società EFFE4 e VAGG sono proprietarie, considerata la potenzialità delle aree ricadenti nella zona industriale di Santa Maria a Vico e le modalità di suddivisione dei terreni ricadenti in essa previsti nello studio di fattibilità tecnica ed economica.	TRATTATA	La segnalazione sarà tenuta in considerazione nella successiva fase progettuale, quando le aree e i manufatti da espropriare verranno individuati in modo definitivo previa verifica presso il catasto. A valle della verifica, verranno rideterminate le indennità di esproprio. In ogni caso, prima dell'approvazione del progetto verrà avviata la procedura prevista dagli artt. 10 e seguenti del DPR 327/2001.
--	--	-----------------	---

5 L'ALTERNATIVA POST DIBATTITO

Alla luce delle osservazioni emerse nell'ambito del Dibattito Pubblico, Anas insieme ai progettisti ha provveduto ad ottimizzare il tracciato 2 arancione al fine di minimizzare le interferenze dal punto di vista territoriale, ambientale e sociale sulla base delle principali problematiche riscontrate dal territorio sull'alternativa preliminarmente proposta.

Tale ottimizzazione è frutto di alcune specifiche richieste del territorio, di seguito si fa riferimento alle principali esigenze emerse dal DP:

- Il comune di Maddaloni e quello di Marcanise hanno richiesto una modifica del tracciato per armonizzare il progetto con i potenziamenti delle viabilità pianificate dalla ZES, in particolare il potenziamento di Via Carrarone e dell'asse centrale interportuale e di Via Ficucella, valutando la fattibilità tecnico-economica di spostare l'inizio del tracciato nei pressi dell'intersezione fra via Carrarone e via Ficucella, di fatto eliminando la parte di tracciato che ricade sul Comune di Marcanise.
- È stato richiesto dal comune di San Felice a Cancelli di modificare la rampa di collegamento tra lo svincolo di progetto e via Schiavetti al fine di limitare l'occupazione dell'area attualmente destinata a uso agricolo, da piano regolatore, ad area industriale nel futuro prossimo;
- Il comune di Santa Maria a Vico ha richiesto di limitare l'occupazione dello svincolo 4 che insiste su un'area di futuro sviluppo industriale;
- il Comune di Arienzo propone di spostare verso l'alto l'imbocco della galleria, lungo il tratto della ferrovia, per evitare altri abbattimenti e la realizzazione di uno svincolo per l'area industriale.
- il Comune di Paolisi ha proposto di valutare la possibilità di far proseguire il tratto che interessa il suo territorio dalla galleria in prossimità di Arpaia lungo il territorio di Airola, parallelamente alla strada Statale Appia fino a raggiungere nel tratto finale la viabilità della Fondo Valle Isclero, mediante la realizzazione di un apposito svincolo con rotatoria sulla stessa.
- è stata avanzata la richiesta di tendere a una riduzione di suolo e a minimizzare le demolizioni.

A seguito di tali richieste è stata avviata una prima fase di verifica di ottimizzazione del tracciato dell'alternativa 2 che possa contemperare le esigenze locali con gli aspetti tecnici. Per tale motivo sono state apportate modifiche sostanziali al tracciato che possono essere così di seguito sintetizzate:

1. spostamento del punto di origine dell'asse stradale;
2. nuova configurazione dello svincolo 3 - S. Maria a Vico sud e S. Felice a Cancelli sud;
3. nuova configurazione dello svincolo 4 - S. Maria a Vico nord, S. Felice a Cancelli nord e Arienzo;
4. riconfigurazione degli imbocchi delle gallerie naturali;
5. nuovo corridoio di progetto nell'ambito della richiesta del comune di Paolisi.

Il nuovo tracciato è rappresentato in figura 5.1 mentre si rinvia alla fine di questo capitolo per un confronto sintetico tra tracciato oggetto di dibattito e quello ottimizzato a seguito del dibattito pubblico anche attraverso una tabella con indicazione delle caratteristiche principali, opere d'arte e relativo sviluppo, al fine di individuare in maniera univoca le modifiche che hanno portato all'ottimizzazione del percorso stradale.

Per ogni modifica apportata si riporta una descrizione con immagini a supporto della nuova soluzione confrontata con l'alternativa inizialmente proposta.

Infine va considerato che la nuova soluzione progettuale scaturita a seguito del Dibattito Pubblico, a differenza della soluzione originaria, interessa anche il comune di Airola che non ha partecipato al Dibattito stesso. Pertanto, la soluzione post-dibattito descritta nel seguito dovrà essere discussa con il comune di Airola, affinché questi possa palesare le proprie esigenze e verificarne l'effettiva fattibilità.

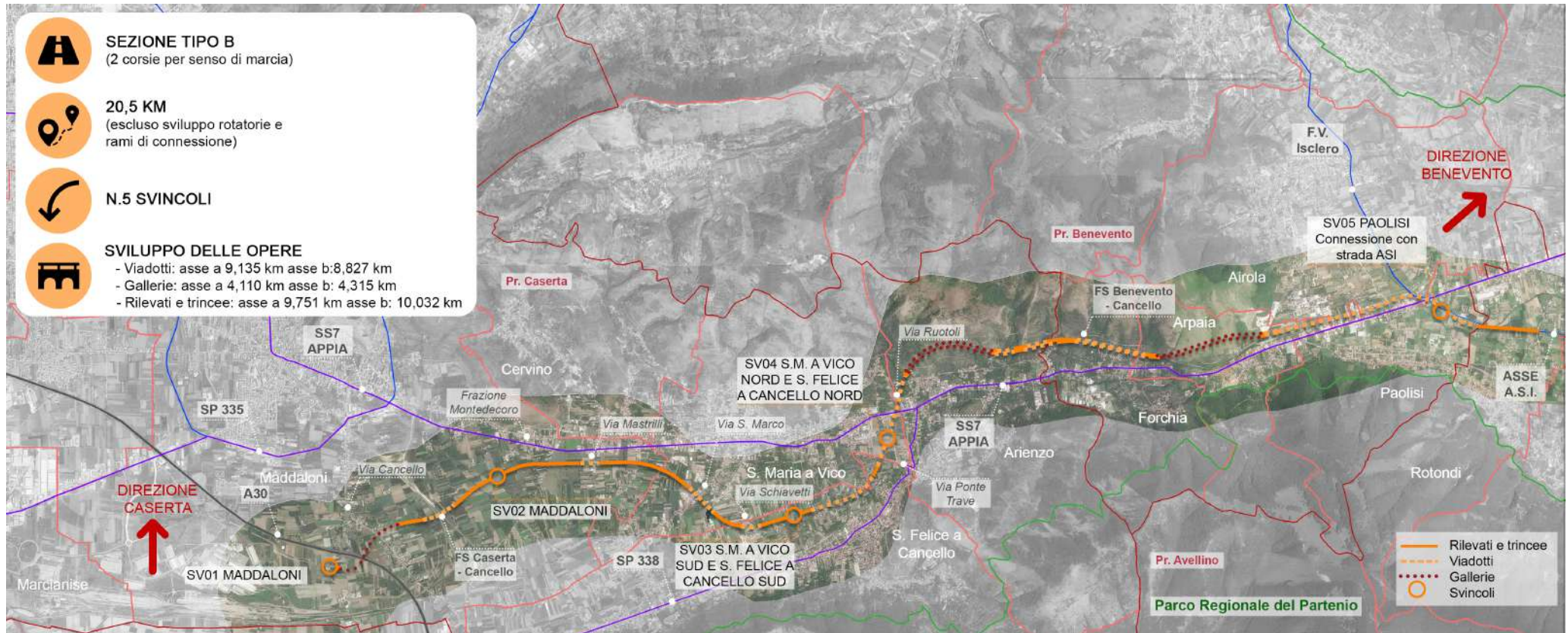


FIGURA 5-1 – L'ALTERNATIVA 2 OTTIMIZZATA A SEGUITO DEL DIBATTITO PUBBLICO

5.1 NUOVO PUNTO DI ORIGINE DELL'ASSE STRADALE

(il presente paragrafo risponde puntualmente all'osservazione n°37)

La prima modifica è stata individuata nel punto di inizio del tracciato, non più in corrispondenza della rotondella all'ingresso dell'Interporto Sud Europa (ZES) di Marcianise, ma alla fine della viabilità che attraversa l'interporto stesso, in corrispondenza di via Calabricito/SP7 nel comune di Maddaloni.

Infatti, all'interno delle superfici di pertinenza dell'interporto è in corso di completamento una dorsale stradale che, partendo dalla rotondella a sud della zona industriale di Marcianise, collega la zona Ovest alla zona Est dell'interporto: la strada, lunga circa 3 km, è costituita da 3 tratti collegati tra loro da 2 rotonde intermedie che permettono, a loro volta, di connettere la dorsale stradale alle aree industriali interne all'interporto e all'area dove è in corso di completamento lo svincolo di connessione con l'Autostrada A30, mentre il tratto terminale più a est converge su un'ultima rotondella che va a collegarsi all'esistente via Ficucella.

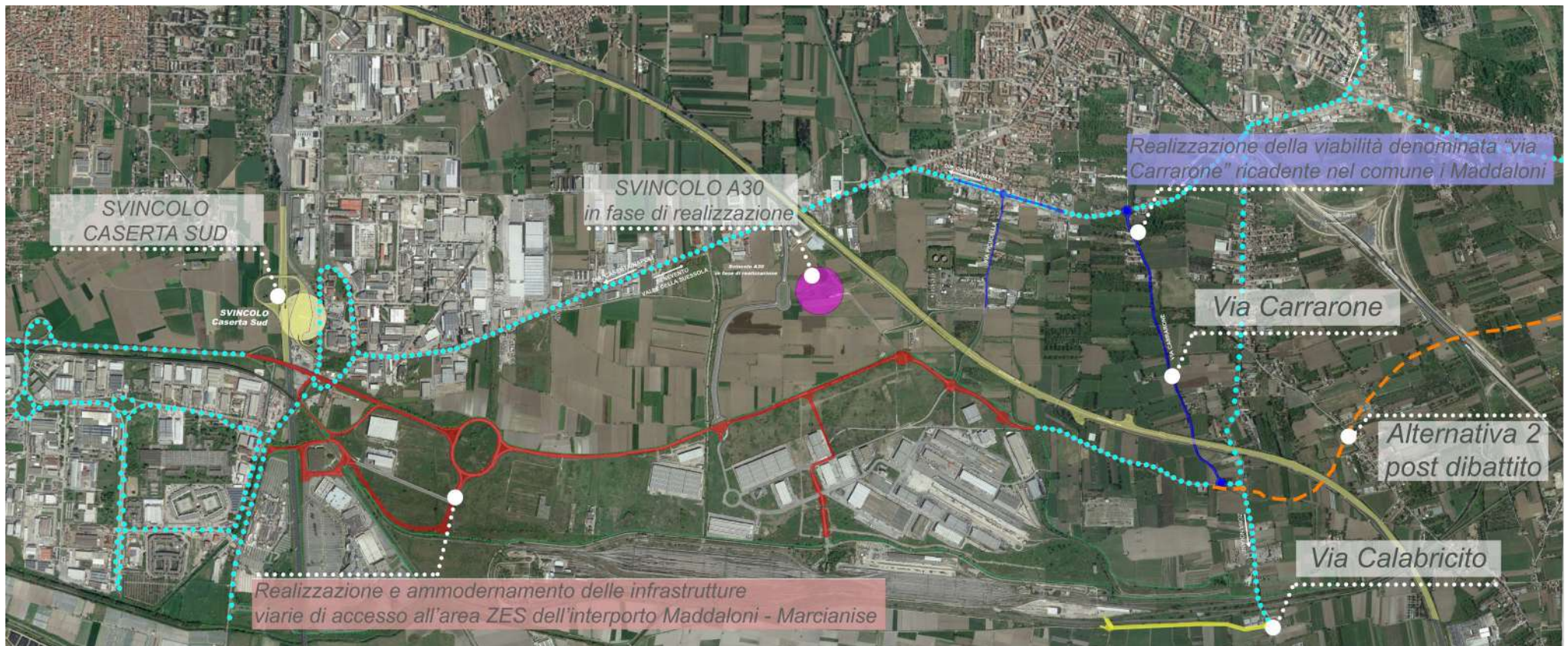


FIGURA 5-2 - RIQUALIFICAZIONE, ADEGUAMENTO E PRETENSIONAMENTO DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO A NORD DELL'AREA INTERPORTUALE DI MADDALONI-MARCIANISE

L'asse di progetto, così come modificato, si collega alla viabilità interna all'Interporto in corrispondenza della parte finale di via Ficucella, di cui si prevede l'adeguamento alla categoria C2, e a via Calabricito/SP07 con una serie di rotatorie e rampe. In particolare, per eliminare l'interferenza con via Calabricito/SP7 prima, e l'autostrada A30 poi, il nuovo asse di progetto si sviluppa nel primo tratto in sotterraneo, con una galleria di poco superiore a 1,1 km, per poi riemergere prima dell'attraversamento della linea ferroviaria, che scavalca in viadotto e, quindi, riprendere l'andamento plano-altimetrico dell'asse di progetto iniziale.



FIGURA 5-4 - NUOVO SVINCOLO DI CONNESSIONE VIABILITÀ DI PROGETTO CON DORSALE INTERNA ALL'AREA DELL'INTERPORTO (VIA FICUCELLA) E VIA CALABRICITO/SP7

Come visibile nella figura 5.3, che mostra a scala più ampia il confronto tra il tracciato *pre-dibattito* e quello *post-dibattito* pubblico, con questa soluzione vengono eliminati i primi 5 km del tracciato originario, di cui circa 2,5 km in viadotto. Per questo motivo, la nuova configurazione del punto di origine del tracciato, apporta grandi benefici inerenti alle tematiche ambientali, archeologiche e dal punto di vista delle interferenze.

In relazione alle tematiche ambientali, la conseguente diminuzione dello sviluppo totale dell'alternativa 2 si traduce in termini di **riduzione del consumo di suolo** (indicatore rappresentativo dell'ingombro stradale che interessa il suolo permeabile).

Tale aspetto, risultato tra gli elementi ambientali principali emersi durante il Dibattito Pubblico, è considerato determinante per l'ottimizzazione dell'alternativa 2.



FIGURA 5-3 - CONFRONTO A SCALA AMPIA TRA L'ASSE DI PROGETTO INIZIALE (COLORE VIOLA) E QUELLO PROPOSTO DOPO IL DIBATTITO PUBBLICO (COLORE ARANCIO)

Lo spostamento del punto di inizio dell'asse di progetto apporta inoltre benefici in relazione alla **riduzione del potenziale archeologico** dell'opera e conseguentemente del rischio archeologico. Grazie a questa ottimizzazione vi è un drastico calo dei siti coinvolti dall'opera: si passa da 15 a 2 siti archeologici noti. Ciò comporta dei vantaggi dal punto di vista della sostenibilità dell'opera, sull'impatto che essa ha sull'archeologia e una riduzione dei costi, sia per quello che concerne l'archeologia preventiva, in questo modo si evitano eventuali approfondimenti come richiedibile dalla Soprintendenza competente territorialmente sulla base dell'art. 28 del D.lgs. 42/04 e sulla base del nuovo codice degli appalti comm. 7-10 dell'allegato I.8 del D.lgs. 36/2023.

Infine per quel che riguarda la tematica afferente alle interferenze si evidenzia che, eliminando l'attraversamento dell'Interporto di Marcianise che, per la natura stessa degli investimenti ivi localizzati, presenta importanti linee elettriche di AT e BT e di servizi e di reti infrastrutturali pubbliche, il tracciato ottimizzato contribuisce a ridurre tale problematica.

5.2 NUOVO SVINCOLO 3 - SVINCOLO SAN FELICE A CANCELLO SUD E SANTA MARIA A VICO SUD

(il presente paragrafo risponde puntualmente all'osservazione n°58)

Al fine di limitare l'occupazione di area agricola, destinata da piano regolatore comunale a futura area industriale, è stato completamente rigeometrizzato lo svincolo n.3 di collegamento con le aree sud dei comuni di San Felice a Canello e Santa Maria a Vico: in particolare, la nuova soluzione prevede la realizzazione di uno svincolo a trombetta con la rampa di collegamento che si collega a via Schiavetti con una rotonda scavalcando una nuova viabilità interpodereale che, a sua volta, permette di collegare tutte le abitazioni che insistono nell'area.

La nuova soluzione proposta garantisce le stesse manovre e si innesta su via Schiavetti con una rotonda che ne aumenta la sicurezza; al tempo stesso, tutti i fabbricati, esistenti e di futura realizzazione, verranno serviti da una viabilità indipendente e collegata anch'essa direttamente a via Schiavetti.



FIGURA 5-5 - NUOVA CONFIGURAZIONE DELLO SVINCOLO 3 - S.M. A VICO SUD E S.FELICE A CANCELLO SUD



FIGURA 5-6 - CONFRONTO TRA LO SVINCOLO DI PROGETTO INIZIALE (COLORE GRIGIO) E QUELLO PROPOSTO DOPO IL DIBATTITO PUBBLICO (COLORE ARANCIO)

5.3 NUOVO SVINCOLO 4 - SVINCOLO SAN FELICE A CANCELLO NORD, SANTA MARIA A VICO NORD E ARIENZO

(il presente paragrafo risponde puntualmente all'osservazione n°40-59)

La richiesta emersa dal dibattito pubblico e, principalmente da parte del comune di Santa Maria a Vico sulla cui area insiste lo svincolo, è quella di ridimensionarlo al fine di consentire le previsioni di sviluppo industriale.

Mantenendo la stessa filosofia dello svincolo iniziale di progetto, ovvero con l'asse principale che rimane in quota e le rampe che convergono in una coppia di rotatorie a piano campagna, è stata effettuata una completa rigeometrizzazione dello svincolo mantenendo le rampe più vicine all'asse principale e facendole convergere direttamente su due rotatorie distinte che insistono sulla viabilità esistente di Viale delle Industrie.

Come visibile dalle figure che seguono, l'occupazione di suolo viene ridotta notevolmente garantendo la stessa funzionalità dello svincolo precedente.



FIGURA 5-7 - NUOVA CONFIGURAZIONE DELLO SVINCOLO 4 - S.M. A VICO NORD, S.FELICE A CANCELLO NORD E ARIENZO



FIGURA 5-8 – CONFRONTO TRA LO SVINCOLO DI PROGETTO *PRE DIBATTITO* (COLORE GRIGIO) E QUELLO PROPOSTO *POST DIBATTITO PUBBLICO* (COLORE ARANCIO)

5.4 NUOVO IMBOCCO PER LE GALLERIE NATURALI 1.A E 1.B

(il presente paragrafo risponde puntualmente alle osservazioni n°42-43-60)

Su richiesta del comune di Arienzo, è stato spostato l'imbocco delle gallerie naturali 1.a e 1.b al fine di eliminare l'interferenza con un agglomerato di case presenti nell'area.

La nuova soluzione progettuale ha rigeometrizzato il tracciato nella zona degli imbocchi, nonché tutta la parte successiva di attraversamento dell'area del complesso montuoso delle Forche Caudine.

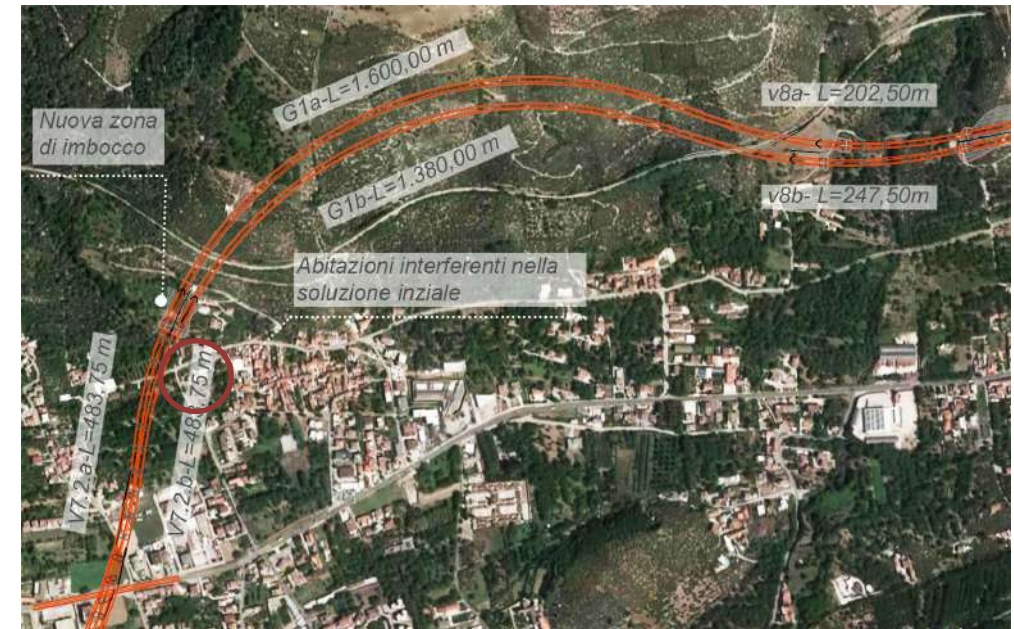


FIGURA 5-9 – NUOVA ZONA DI IMBOCCO DELLE GALLERIE 1A E 1B



FIGURA 5-11 – CONFRONTO TRA GLI IMBocchi DELLE GALLERIE NATURALI 1A E 1B NELLA SOLUZIONE *PRE-DIBATTITO* (COLORE GRIGIO) E QUELLA PROPOSTA *POST-DIBATTITO PUBBLICO* (COLORE ARANCIO)

La nuova soluzione che prevede lo spostamento degli assi e l'imbocco più a ovest rispetto la soluzione iniziale (fig. 5-10 di confronto tra i due tracciati), non solo ha permesso di eliminare l'interferenza con l'agglomerato di case (riducendo sensibilmente l'esproprio di terreni privati), ma ha anche migliorato l'impatto nella zona attraversata tramite l'accorpamento delle carreggiate e un avvicinamento delle stesse al versante montuoso, quasi fino ad adagiarsi su di esso minimizzando ulteriormente l'effetto visivo della nuova infrastruttura sull'ambiente circostante.

In merito alla componente archeologica, la proposta di variante in prossimità del punto d'ingresso della galleria naturale 1, nel comune di Arienzo, poteva apportare criticità in corrispondenza della Unità Territoriale 14, individuata come sito di dispersione di materiale archeologico. Tale dispersione, disposta sul versante collinare, si ferma però in prossimità della linea ferroviaria, mentre l'imbocco alla galleria naturale viene posto ad una quota inferiore rispetto alla ferrovia.



FIGURA 5-10 – NUOVA CONFIGURAZIONE DEL TRACCIATO NELLA ZONA DEL COMPLESSO DELLE FORCHE CAUDINE



FIGURA 5-12 – CONFRONTO TRA I DUE TRACCIATI NELLA ZONA DEL COMPLESSO MONTUOSO DELLE FORCHE CAUDINE

5.5 STUDIO SVINCOLO DI ARIENZO

(il presente paragrafo risponde puntualmente alle osservazioni n° 44-62)

Nelle attività di adeguamento e miglioramento del progetto alle richieste del dibattito pubblico, è stata verificata anche la richiesta del Comune di Arienzo di realizzare uno svincolo che colleghi direttamente la viabilità di progetto al comune nella zona individuata di futuro sviluppo industriale che si trova a Nord della SS7 Appia.

L'orografia del terreno e l'importante differenza di quote tra l'asse di progetto e la S.S.07 Appia non permettono di realizzare tale svincolo.

Come visibile nelle immagini che seguono, si è provato a realizzare la rampa di uscita della carreggiata nord (provenienza Caserta) subito dopo l'uscita dalla galleria naturale 1b che vincola la lunghezza della carreggiata di decelerazione, non sufficientemente lunga rispetto a quanto previsto dalla normativa.



FIGURA 5-13 - CONFORMAZIONE PLANIMETRICA IPOTESI SVINCOLO DI ARIENZO

Inoltre, la differenza di quota da compensare tra l'asse di progetto in corrispondenza della rampa di decelerazione (circa 182 m slm) e quello della via Appia, in corrispondenza della zona di incrocio (146 m slm), è superiore a 35 m: per poter garantire delle pendenze compatibili con la normativa, quindi non superiori al 7%, al fine di allungare lo sviluppo della rampa, si è geometrizzato un andamento della stessa a S, ricalcando in parte alcuni tratti della viabilità esistente, interrompendo in questo modo anche i collegamenti interpoderali. Ciò nonostante, considerata anche la necessità di realizzare dei raccordi per collegare i vari tratti della pendenza della rampa, per la maggior parte dello sviluppo si hanno pendenze ben superiori al 10% e, quindi, incompatibili con quanto previsto dalla normativa rendendo non realizzabile lo svincolo.

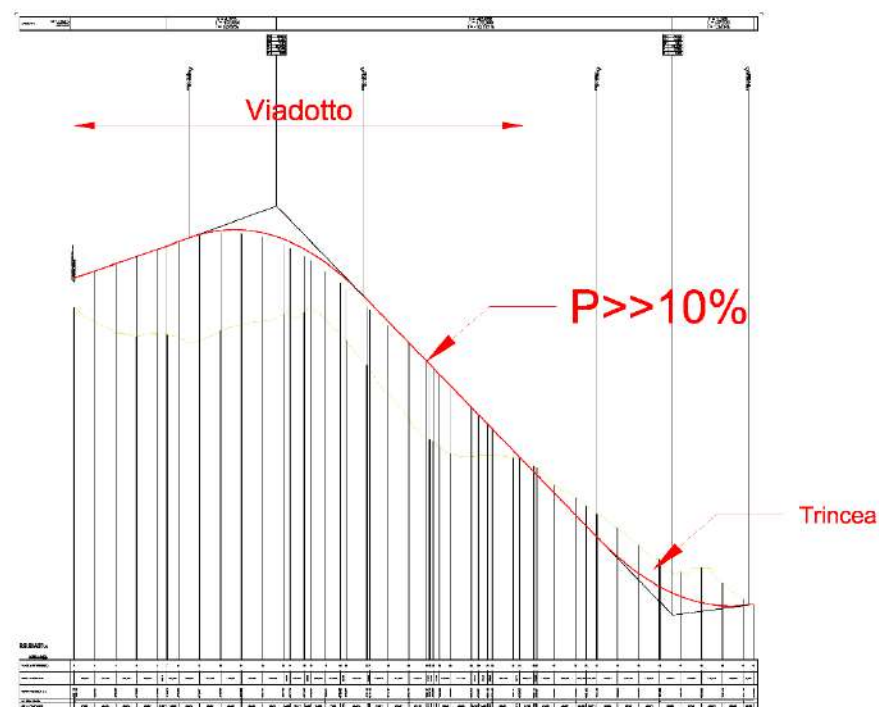


FIGURA 5-14 - PROFILO IPOTESI SVINCOLO DI ARIENZO

La situazione è ancora più critica per l'eventuale manovra di immissione sulla viabilità di progetto in direzione Caserta (linea rossa tratteggiata in planimetria). Prevedendo che la rampa sottopassi l'asse di progetto, per poter poi immettersi sulla viabilità principale, sarebbe necessaria una rampa il cui sviluppo andrebbe ben oltre l'imbocco della galleria.

Infine, va sottolineato che nella zona di svincolo, la SS7 Appia costeggia sia in destra che in sinistra una serie di fabbricati limitando così la possibilità di realizzare un'eventuale rotatoria a favore di un meno sicuro trasportisticamente svincolo a raso.

5.6 NUOVO TRACCIATO IN USCITA DALLE GALLERIE NATURALI 2.A E 2.B IN DIREZIONE PAOLISI

(il presente paragrafo risponde puntualmente alle osservazioni n°47-50)

Il Comune di Paolisi ha richiesto di limitare l'attraversamento del proprio territorio dalla nuova infrastruttura indicando, come soluzione preferibile, quella di passare a nord della SS7 Appia che, in più punti, delimita il confine tra il comune di Paolisi a sud e quello di Airola a nord.

La soluzione alternativa che si propone prevede, in uscita dalle gallerie 2.a 2.b in direzione Paolisi, un andamento del tracciato pressoché rettilineo che attraversa sia i comuni di Paolisi che di Airola, in una zona prevalentemente a utilizzo industriale, senza peraltro prevedere demolizioni di fabbricati.

Il nuovo tracciato di progetto si sviluppa, come nella soluzione precedente, sempre in quota con altezze del piano strada in generale comprese tra i 10 e i 14 m rispetto al piano campagna, andandosi a raccordare, anche in questa soluzione, con la strada ASI nel tratto che insiste sul Comune di Rotondi (Fig.5.15).

Il collegamento con la rotatoria nel comune di Paolisi, dove convergono anche la SS7 Appia e la Strada provinciale della Valle Isclero, avviene con uno svincolo che utilizza in parte le rampe della strada ASI già esistenti eliminando lo svincolo a trombetta della precedente soluzione e migliorando ancora di più l'interferenza con il rischio idraulico molto forte nella zona a sud della rotatoria di Paolisi (Fig.5.17).



FIGURA 5-15 - NUOVO TRACCIATO DI PROGETTO IN USCITA DALLE GALLERIE 2A E 2B



FIGURA 5-16 - CONFRONTO TRA IL TRACCIATO ORIGINARIO (GRIGIO) E IL TRACCIATO OTTIMIZZATO A SEGUITO DEL DIBATTITO PUBBLICO (ARANCIO) IN USCITA DALLE GALLERIE 2A E 2B



FIGURA 5-17 - CONFRONTO TRA IL TRACCIATO ORIGINARIO (GRIGIO) E IL TRACCIATO OTTIMIZZATO A SEGUITO DEL DIBATTITO PUBBLICO (ARANCIO) IN PROSSIMITÀ DELLA ZONA SVINCOLO CON LA ROTATORIA DI PAOLISI

Relativamente agli aspetti ambientali, analizzando nel particolare gli elementi di interferenza tra il progetto stradale e i vincoli territoriali, si evidenzia che l'alternativa 2 ottimizzata a seguito del dibattito pubblico non attraversa più il vincolo immobili di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze individue ai sensi dell'art. 136, comma 1 del *Codice dei Beni Culturali*, intese come vaste località con valore estetico tradizionale e bellezze panoramiche finalizzate alla tutela e alla salvaguardia delle bellezze del paesaggio e dei valori che esso esprime, che nello specifico caso è denominato "Zone site nel comune di Arpaia (BN) della SS7 Appia" in prossimità dello svincolo di Paolisi (Fig. 5.20). Inoltre l'ottimizzazione del percorso stradale ha comportato un ulteriore allontanamento dal SIC - Dorsale Monti del Partenio nonché dal Parco Regionale del Partenio, collocandosi nel tratto più prossimo a una distanza minima di oltre 420 m (rispetto ai 305 m precedenti).

In merito agli aspetti riguardanti le interferenze con l'ambiente idrico, la nuova configurazione del progetto stradale in corrispondenza del tratto finale riduce da due ad una le interferenze con il torrente Isclero. Questo aspetto è notevole in quanto vengono ridotti al minimo eventuali fenomeni di interferenza tra le strutture e le aree di esondazione del corso d'acqua.

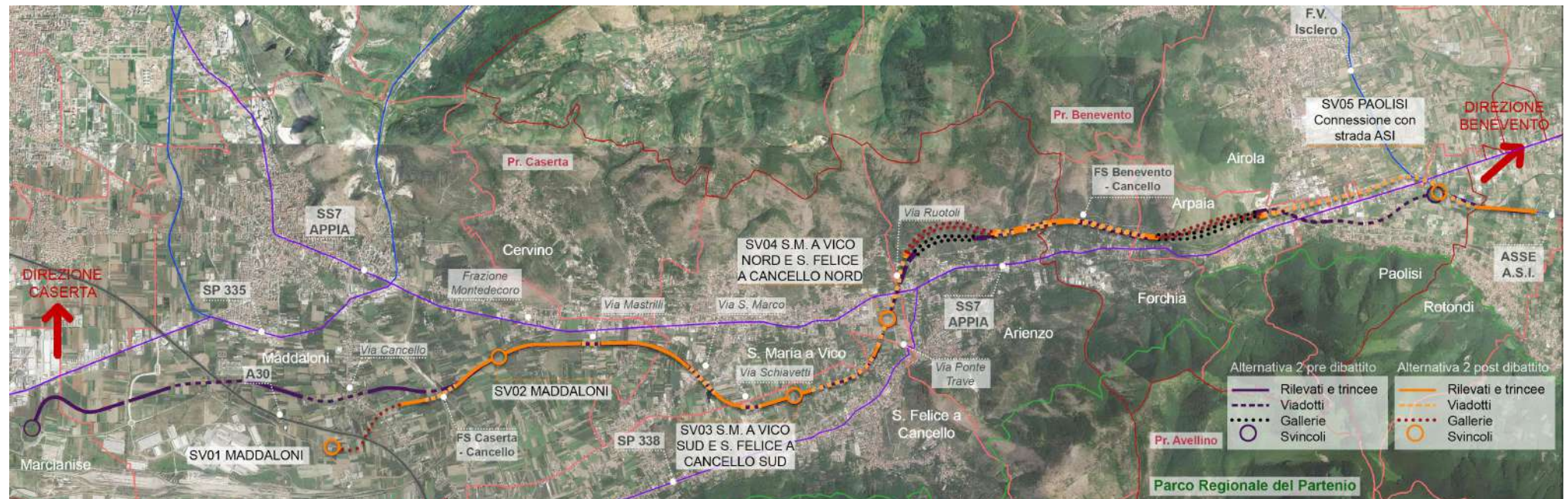
Relativamente agli aspetti archeologici, dal survey preventivamente condotto non sono emersi elementi archeologici sul territorio; permane comunque l'attraversamento della via Appia antica e l'andamento del tracciato parallelo ad essa, che potrebbe comportare la richiesta da parte della Soprintendenza, di approfondimenti conoscitivi tramite indagini preliminari, come da normativa vigente.

Infine va considerato che la nuova soluzione progettuale scaturita a seguito del Dibattito Pubblico, a differenza della soluzione originaria, interessa anche il comune di Airola che non ha partecipato al

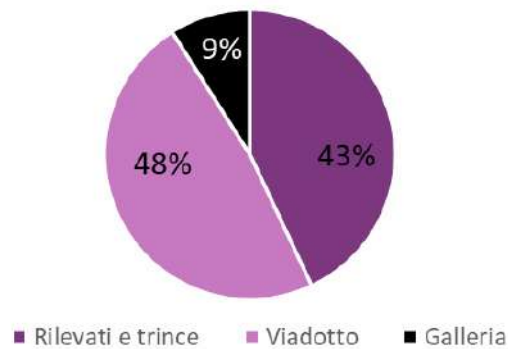
Dibattito stesso. Pertanto, la soluzione post-dibattito descritta nel seguito dovrà essere discussa con il comune di Airola, affinché questi possa palesare le proprie esigenze e verificarne l'effettiva fattibilità.

5.7 LE DUE ALTERNATIVE A CONFRONTO

FIGURA 5-18 – LE ALTERNATIVE 2 PRE DIBATTITO E POST DIBATTITO A CONFRONTO



Sviluppo opere d'arte alternativa 2 pre dibattito (%)



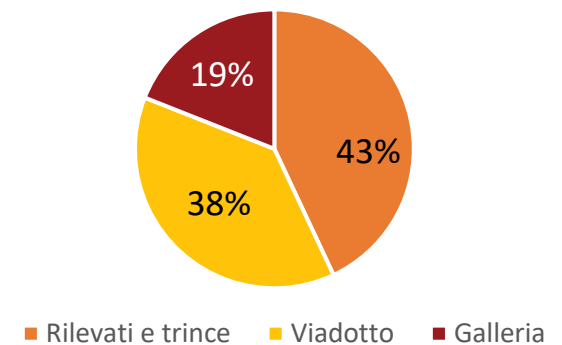
■ Rilevati e trincee ■ Viadotto ■ Galleria

Alternativa 2 pre dibattito			
Opere d'arte	Sviluppo assi [m]		
	Viadotto	Nord - b	Sud - a
1		207,5	
2		1.278,5	
3		1.092,75	
4		330	
5		225	
6		515	
7		295	
8		1.075	
9		1.150	
10		240	240
11		500	300
12		270	250
13		150	100
14		915	875
15		970	1010
16		2.645,00	
Tot.		11.858,75	11.588,75
Rilevati e trincee		10.484	10.684
Gallerie			
1		905	975
2		1.465	1.500
Tot.		2.370	2.475
Sviluppo totale		24.713,19	24.747,50

Alternativa 2 post dibattito

Opere d'arte	Sviluppo assi [m]		
	Viadotto	Nord - b	Sud - a
1		472,50	
2		292,50	
3		517,50	
4		292,50	
5		1.067,50	
6		472,50	
7,1		337,50	
7,2		483,75	483,75
8		202,50	247,50
9		307,50	502,50
10		1.046,25	1.113,75
11		236,25	236,25
12		3.098,75	
Tot.		8.827,50	9.135,00
Rilevati e trincee		7.587	7.176
Gallerie			
1		1115	
2		1380	1475
3		1550	1600
Tot.		4045	4190
Sviluppo totale		20.459,00	20.501,33

Sviluppo opere d'arte alternativa 2 post dibattito (%)



■ Rilevati e trincee ■ Viadotto ■ Galleria

FIGURA 5-19 - LE ALTERNATIVE DI PROGETTO IN RELAZIONE AI VINCOLI TERRITORIALI - CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE



LEGENDA

Aree tutelate per legge
art. 142 del D.lgs 42/2004

- c) Corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al R.D. n. 1775/1933 e relative sponde per una fascia di 150 metri ciascuna
- f) Parchi e riserve naturali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi art. 5 L.R. 33/93
- g) Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento

Immobili e aree di notevole interesse pubblico
art. 136 del D.lgs 42/2004

- ID Denominazione
- A Complesso collinare posto a nord del centro abitato
- B Zone site nel comune di Arpaia (BN) della SS 7 "Appia"
- Vincolo idrogeologico

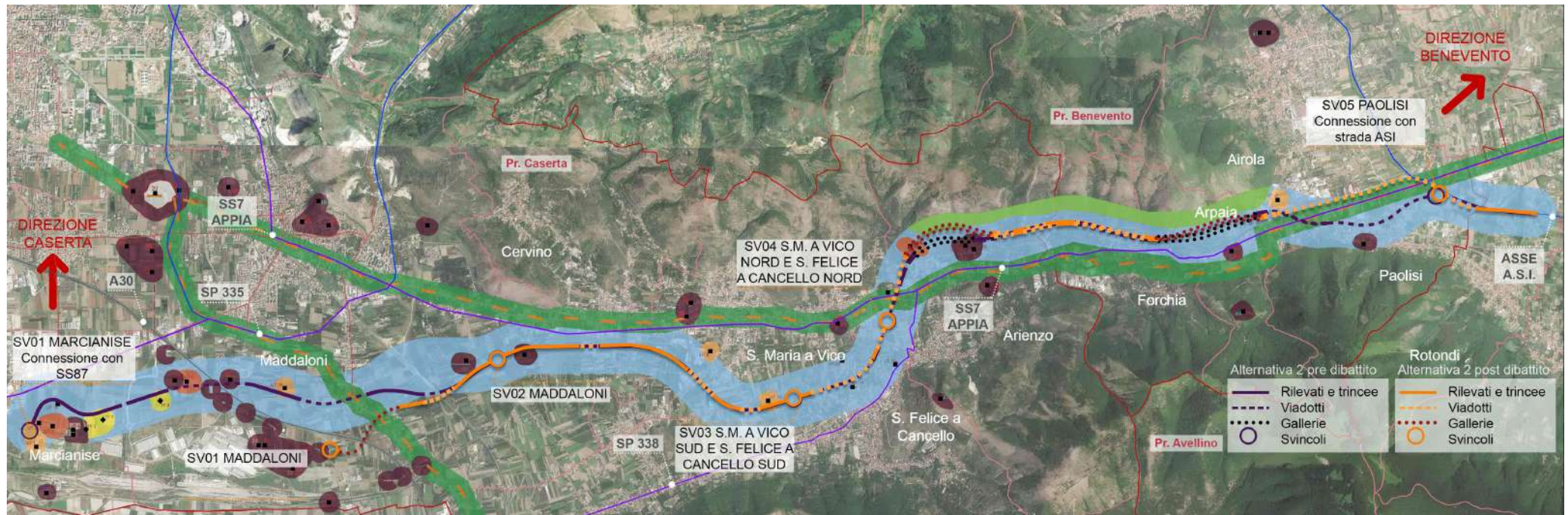
Elementi di interesse archeologico

- UT Unità Topografiche
- TFA Tracce da foto aeree
- Sn Siti noti

VINCOLI URBANISTICI

- Ambiti di trasformazione
- Area dell'interporto

FIGURA 5-20 -LE ALTERNATIVE DI PROGETTO RISPETTO ALL'AREA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO - CARTA DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO



LEGENDA

Carta del rischio assoluto

	Potenziale non determinabile		Potenziale indiziato da dati topografici o da osservazioni remote		Potenziale certo - non delimitato
	Potenziale basso		Potenziale indiziato da ritrovamenti materiali localizzati		
	Potenziale indiziato da elementi documentari oggettivi		Potenziale pluri indiziato		

6 ASPETTI TRASPORTISTICI

6.1 LE FUNZIONI TRASPORTISTICHE DEL NUOVO TRACCIATO

Le funzioni trasportistiche del nuovo tracciato restano sostanzialmente invariate rispetto al precedente. Il tratto iniziale mancante è infatti sostituito dalla nuova viabilità ZES, ed i carichi di traffico risultanti sulle diverse tratte comprese tra gli svincoli sono dello stesso ordine di grandezza di quelli della alternativa pre-dibattito, come risulta dalla tab. 6.1 che riporta i Traffici Giornalieri Medi -TGM per i due tracciati pre e post dibattito. Nella fig. 6.1 è riportato il flusso gramma del nuovo tracciato per l'ora di punta, che, tra l'altro, conferma la necessità della categoria B anche per la soluzione post-dibattito.

TABELLA 6-1 - TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO DELLE TRATTE DEL NUOVO TRACCIATO - ANNO DI ENTRATA IN ESERCIZIO

da	Rotonda Ise	sv. 1 (Calabricito)	sv. 2 (Maddaloni)	sv. 3 (S. Felice a C.)	sv. 4 (S. Maria a V. -Arienzo)
a	Sv 1 (Calabricito)	sv. 2 (Maddaloni)	sv. 3 (S. Felice a C.)	sv. 4 (S. Maria a V. -Arienzo)	sv. 5 (Asse ASI -FV Isclero)
ARANCIONE PRE-DIBATTITO	36.490*	36.490	44.654	42.040	22.618
ARANCIONE POST-DIBATTITO	36.618	37.936	43.832	39.600	22.873

*Svincolo non presente

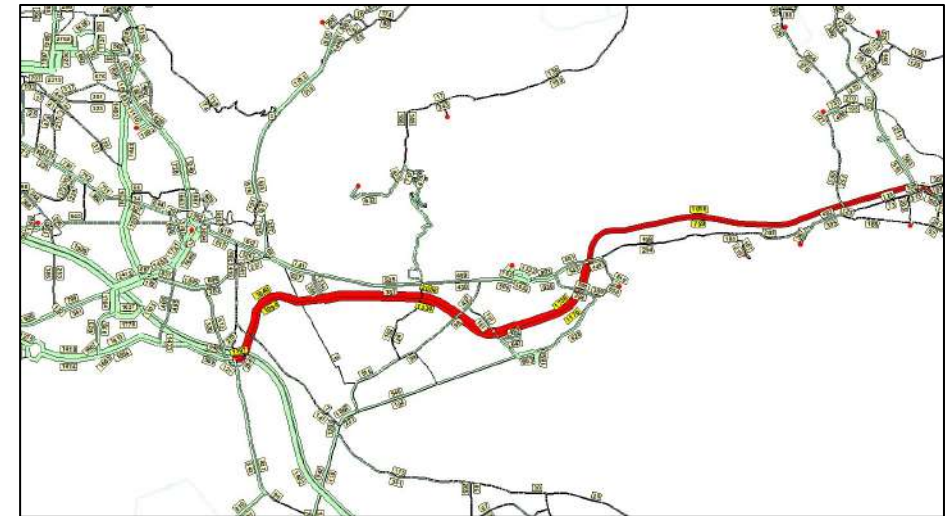


FIGURA 6-2 - FLUSSO-GRAMMA DEL TRACCIATO POST DIBATTITO

6.2 INDICATORI DI SINTESI DELLE PRESTAZIONI DI RETE

Le variazioni dei tempi di viaggio nello scenario di progetto con tracciato pre-dibattito e post-dibattito, rispetto allo scenario di riferimento, sono riportati nella tabella seguente. Si può osservare che il tracciato post-dibattito consente un risparmio di tempo a livello di rete lievemente inferiore a quello del tracciato pre-dibattito, perché le caratteristiche geometriche della viabilità ZES, che sostituisce per circa 5 km la parte iniziale del tracciato pre-dibattito, sono inferiori a quelle della categoria B prevista originariamente anche per questa parte di arteria.

TAB. 6.2 - CONFRONTO DELLE VARIAZIONI DI ORE DI VIAGGIO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI RISPETTO AL RIFERIMENTO (ORA DI PUNTA)

Alternativa	Ore alla punta
1 - Post-dibattito	-699
2 - Pre-dibattito	-963

7 ASPETTI ECONOMICI

La stima sommaria dei costi del tracciato ottimizzato a seguito del dibattito pubblico, è stata condotta con metodo parametrico, con i risultati riportati nella tabella che segue: sono stati applicati i parametri per una strada di categoria B con due carreggiate con due corsie per senso di marcia, larghezza carreggiata 9,75m e larghezza totale 22,00 metri, con riferimento ai costi per interventi in "collina". Laddove il tracciato stradale si sdoppia in due corsie separate o nell'ipotesi degli svincoli sono stati applicati i parametri di una strada di categoria C1. I parametri sintetici applicati, di cui al prezzario di riferimento Anas 2023, hanno tenuto conto delle precisazioni sull'applicazione dei prezzi parametrici come riportate nel documento Anas.

CRITERI DI CONFRONTO		ALTERNATIVA 2 PRE DIBATTITO (prezzario ANAS 2022)	ALTERNATIVA 2 POST DIBATTITO (prezzario ANAS 2023)
SVILUPPO TRACCIATO	km	24,7	20,5
SVINCOLI CON VIABILITÀ ESISTENTE	n°	5	5
COSTI DI COSTRUZIONE	euro	1 307 435 049,25	1 096 913 722,00 €
COSTI DELLA SICUREZZA	euro	63 866 232,81 €	54 845 686,10 €
SOMME A DISPOSIZIONE	euro	204 008 160,60 €	253 387 069,78 €
ONERI DI INVESTIMENTO	euro	136 029 888,89 €	126 463 183,01 €
Totale complessivo investimento		1 647 473 098,74 €	1 531 609 660,89 €

8 CONCLUSIONI

Nel presente dossier conclusivo si è fornito riscontro alle osservazioni giunte dal territorio, cercando di accogliere il maggior numero di proposte pervenute nei limiti della fattibilità tecnica stradale, perseguendo sempre gli **obiettivi di convenienza e sostenibilità (economica, sociale ed ambientale)**.

Sono stati riformulati gli scenari di traffico esistenti, con l'aggiunta della nuova infrastruttura ZES, che si sta realizzando nell'area di studio, e tenendo conto delle altre modifiche apportate, e a valle è stata definita l'ottimizzazione del tracciato sottoposto a dibattito pubblico.

Come già evidenziato in precedenza, va considerato che la nuova soluzione progettuale scaturita a seguito del Dibattito Pubblico, a differenza della soluzione originaria, interessa anche il comune di Airola che non ha partecipato al Dibattito stesso. Pertanto, la soluzione post-dibattito descritta nel seguito dovrà essere discussa con il comune di Airola, affinché questi possa palesare le proprie esigenze e verificarne l'effettiva fattibilità.

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, e pervenendo ad un nuovo tracciato che risulta migliore di quello originario per molteplici dimensioni di confronto.