



DIBATTITO PUBBLICO  
**Caserta-Benevento**  
LOTTO 1 | MARCIANISE - ROTONDI



# Relazione conclusiva della coordinatrice

4 settembre 2023



# Sommario

---

<b>PREMESSA</b>	<b>5</b>
<b>DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO</b>	<b>9</b>
LE RAGIONI DELL'OPERA	9
IL TRACCIATO	9
CANTIERI E COSTI DI REALIZZAZIONE	10
ITER AUTORIZZATIVO E TEMPI DI REALIZZAZIONE	11
<b>IL DIBATTITO PUBBLICO</b>	<b>13</b>
LE ATTIVITÀ SVOLTE	13
L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE PUBBLICA	18
<b>SINTESI DEI TEMI EMERSI</b>	<b>25</b>
<b>CREDITI</b>	<b>44</b>

---

<b>ALLEGATO 1 – RESTITUZIONE DEGLI INCONTRI</b>
<b>ALLEGATO 2 – DOMANDE E RISPOSTE</b>
<b>ALLEGATO 3 – QUADERNI DEGLI ATTORI</b>
<b>ALLEGATO 4 – QUADRO SINOTTICO</b>

# Il dibattito pubblico in numeri



**4**  
INCONTRI INFORMATIVI  
TERRITORIALI



**4**  
SOPRALLUOGHI  
PARTECIPATI



**3**  
INCONTRI  
DI APPROFONDIMENTO



**312**  
PARTECIPANTI



**16**  
QUADERNI  
DEGLI ATTORI



**1**  
CONFERENZA  
STAMPA



**16**  
COMUNICATI  
STAMPA



**60**  
ARTICOLI  
STAMPA



**29**  
POST PAGINA  
FACEBOOK



**266.867**  
VISUALIZZAZIONI



**72.542**  
PERSONE RAGGIUNTE



**8.430**  
INTERAZIONI CON  
I POST DELLA PAGINA



**2.876**  
UTENTI UNICI  
SITO WEB



**8.865**  
TOTALE PAGINE  
VISITATE



**386**  
DOWNLOAD  
FILE

# Premessa

Il dibattito pubblico ha avuto lo scopo di presentare la proposta del nuovo Corridoio Stradale tra Caserta e Benevento, al fine di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera (Anas S.p.A.) di valutare e migliorare il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'alternativa di tracciato selezionata.

Il dibattito è stato indetto da Anas S.p.A. che ha contribuito attivamente alla sua realizzazione.

La responsabile del procedimento del dibattito pubblico è stata l'Arch. Fernanda Faillace, responsabile dei Procedimenti Autorizzativi di Anas S.p.A.

Il gruppo di lavoro di Anas S.p.A. è stato rappresentato da: l'Arch. Valeria Cardaci (PMO Area A4 Centro SUD Responsabile Regione Campania – Direzione Tecnica), l'Ing. Domenico Pietrapertosa (RUP – Responsabile Nuove Opere Struttura Territoriale Campania) e dai/dalle progettisti/e di V.A.M.S. Ingegneria S.r.l., SWS Engineering S.p.A., Aleph S.r.l., Coding S.r.l., General Engineering S.r.l., RPA S.r.l..

Il dibattito pubblico, realizzato secondo quanto previsto dal DPCM 76/2018, è stato **coordinato** da Francesca Fazio di Avventura Urbana S.r.l., società selezionata da Anas S.p.A. attraverso una gara di evidenza pubblica.

Il dibattito pubblico è stato monitorato, come prevede la normativa, dalla **Commissione Nazionale Dibattito Pubblico**, attraverso la Sezione I composta da: Stefania Ravazzi (componente e relatrice), Francesco Di Giuseppe (componente), Silvia Givone (esperta), Thomas De Bellis (Ufficio di Presidenza), Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza), Livio Guidi (Funzionario Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui concessionari autostradali – MIT).

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) dell'opera sottoposta a dibattito è stato pubblicato sui siti:

- della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico ([www.mit.gov.it/documentazione/cndp-commissione-nazionale-dibattito-pubblico](http://www.mit.gov.it/documentazione/cndp-commissione-nazionale-dibattito-pubblico));
- e di Anas Spa ([www.stradeanas.it/it/le-strade/dibattito-pubblico/collegamento-caserta-benevento-primi-lotti](http://www.stradeanas.it/it/le-strade/dibattito-pubblico/collegamento-caserta-benevento-primi-lotti)).

Inoltre, tramite comunicazione del 02 gennaio 2023, Anas ha richiesto la pubblicazione dell'avvio del dibattito pubblico sui siti istituzionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; dei Comuni di Marcianise, Maddaloni, Santa Maria a Vico, San Felice a Cancelli, Arienzo, Forchia, Arpaia, Paolisi, Rotondi; delle Province di Avellino, Benevento e Caserta; della Regione Campania (IV Commissione Consiliare e Direzione Generale per i Lavori pubblici e la Protezione civile); dell'Autorità di Bacino Distrettuale Meridionale; dell'Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente Campania).

Il dibattito è stato progettato nei **30 giorni previsti dalla normativa** a partire dal 2 maggio. Il progetto di dibattito pubblico è stato consegnato al proponente dell'opera e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico il 2 giugno, e condiviso con la Regione Campania e i Comuni interessati dall'opera nei giorni successivi. Le modalità organizzative sono state poi integrate ed aggiornate nel corso del dibattito stesso in base alle esigenze di processo e secondo le richieste e gli interessi dei/delle partecipanti.

Il dibattito pubblico si è **aperto il 9 giugno** con la conferenza stampa di presentazione del Dossier di progetto e del progetto di dibattito pubblico, presso la Sala Conferenze della Provincia di Caserta, e si è concluso **il 4 settembre** con la presentazione della Relazione conclusiva da parte della coordinatrice del dibattito. Quest'ultima è stata consegnata, come prevede la legge, al proponente dell'opera e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

A seguito della presentazione della Relazione conclusiva, il proponente dell'opera elabora, entro 60 giorni, il proprio **Dossier conclusivo**, in cui "(...) *evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte*"<sup>1</sup>.

---

1 DPCM n°76/218, Art. 7, comma 1 lett. d; Art. 9 comma 2

Il dibattito pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di **7 incontri** (4 incontri informativi territoriali e 3 incontri di approfondimento) e **4 sopralluoghi**.

Nel dettaglio gli incontri realizzati sono stati i seguenti:

**9 giugno 2023 – Conferenza stampa**

Presentazione del Dossier di progetto

**15 giugno 2023 – 1° sopralluogo partecipato**

Comune di Paolisi e Comune di Rotondi

**15 giugno 2023 – 1° incontro informativo**

Il progetto nel dettaglio: Paolisi e Rotondi

**22 giugno 2023 – 2° sopralluogo partecipato**

Comune di Arpaia e Comune di Forchia

**22 giugno 2023 – 2° incontro informativo**

Il progetto nel dettaglio: Arpaia e Forchia

**27 giugno 2023 – 3° sopralluogo partecipato**

Comune di S. Maria a Vico, Comune di S. Felice a Cancellò e Comune di Arienzo

**27 giugno 2023 – 3° incontro informativo**

Il progetto nel dettaglio: S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellò e Arienzo

**6 luglio 2023 – 4° sopralluogo partecipato**

Comune di Maddaloni e Comune di Marcianise

**6 luglio 2023 – 4° incontro informativo**

Il progetto nel dettaglio: Maddaloni e Marcianise

**13 luglio 2023 – 1° incontro di approfondimento**

Approfondimento sugli espropri

**20 luglio 2023 – 2° incontro di approfondimento**

Approfondimento sul tessuto economico del territorio

**27 luglio 2023 – 3° incontro di approfondimento**

Approfondimento sugli impatti ambientali

**4 settembre 2023** - Presentazione della Relazione conclusiva del dibattito pubblico

Il dibattito pubblico ha previsto inoltre l'attivazione di un tavolo interistituzionale con la partecipazione delle amministrazioni pubbliche interessate dall'intervento che si è riunito per affrontare e discutere aspetti particolari del progetto infrastrutturale e per valutare particolari questioni emerse nel corso del dibattito.

Tale attività è risultata necessaria fin dalla fase di ascolto preliminare, durante la quale è emersa l'esigenza di favorire l'informazione ed il coinvolgimento dei Comuni interessati dall'opera affinché potessero rendersi parte attiva durante il processo. Pertanto, il 25 maggio, prima dell'avvio ufficiale del dibattito, è stato svolto un incontro preliminare online con tutte le amministrazioni interessate e la Regione Campania, per illustrare gli obiettivi del dibattito e il Dossier di progetto. In tale occasione, si è chiesta la disponibilità dei presenti a partecipare al tavolo interistituzionale che sarebbe stato attivato durante il dibattito.

Il primo incontro del tavolo interistituzionale si è svolto il 9 giugno, presso la Direzione Generale per la Mobilità della Giunta Regionale della Campania, per condividere il progetto di dibattito pubblico, le modalità di confronto e per raccogliere osservazioni rispetto al progetto infrastrutturale da parte delle singole amministrazioni. Tale incontro ha permesso di far emergere fin da subito quali fossero le richieste specifiche di ciascun Comune e di preparare adeguatamente i sopralluoghi e gli incontri informativi che si sono tenuti sul territorio nelle settimane successive.

Il secondo incontro del tavolo interistituzionale si è svolto online il 7 luglio per un aggiornamento sulla prosecuzione del dibattito e per un confronto tra amministrazioni e proponente rispetto alle richieste e osservazioni già emerse.

Inoltre, rispetto agli incontri del tavolo interistituzionale previsti nel progetto di dibattito pubblico, sono stati svolti due incontri aggiuntivi, dalla composizione più ristretta, per affrontare alcuni temi specifici che richiedevano un particolare approfondimento:

- il primo si è tenuto il 28 giugno e aveva l'obiettivo di approfondire la fattibilità della richiesta di modifica del tracciato pervenuta dai Comuni di Maddaloni e Marcianise, per cui era necessario un allineamento tra più enti, ovvero: i due Comuni interessati, la Zona Economica Speciale Campania, l'Interporto Sud Europa, e Autostrade per l'Italia;
- il secondo si è tenuto il 17 luglio e ha avuto l'obiettivo di favorire la condivisione di informazioni tra il proponente dell'opera e la Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Caserta e Benevento, utili per la buona riuscita dell'incontro sugli impatti ambientali previsto nel dibattito e per facilitare le future fasi autorizzative.

La presente Relazione contiene, come indicato dall'art.9 del DPCM n°76/2018, le attività svolte nel corso del dibattito pubblico, la sintesi dei temi, delle posizioni e delle proposte emerse; la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali verranno esposte le valutazioni finali nel Dossier conclusivo elaborato dal proponente dell'opera infrastrutturale.





# Descrizione sintetica dell'intervento<sup>2</sup>

## Le ragioni dell'opera

L'intervento infrastrutturale sottoposto a dibattito pubblico riguarda un nuovo collegamento stradale tra le province di Caserta e Benevento ed è ubicato nel corridoio territoriale che si colloca a cavallo della SS7 Caudina, nel tratto da Marcianise a Benevento.

Il nuovo collegamento nasce dalla necessità di migliorare la viabilità dell'area che risente di evidenti criticità, soprattutto per quanto riguarda: la SS7 Appia (tra Maddaloni e Benevento); la SP338 (ex SS162 della Valle Caudina), che collega la SS7 all'Asse Mediano (ex SS162) alla SS162 dir e alla Tangenziale di Napoli; la SP335 (ex SS265) che collega la SS7 allo svincolo A1 di Caserta Sud ed alla rete stradale principale delle province di Caserta e di Napoli.

Le principali criticità si registrano perché queste tre arterie, gravate da intenso traffico soprattutto pesante, attraversano numerosi centri urbani, assolvendo contemporaneamente la funzione di collegamento urbano, provinciale, regionale ed interregionale. Inoltre, queste tratte presentano criticità dal punto di vista della sicurezza stradale a causa delle loro caratteristiche strutturali: sono infatti dotate di una sola corsia per senso di marcia e le banchine laterali sono spesso inadeguate. Il tratto particolarmente critico è quello tra i comuni di Forchia e Arpaia, dove si registra un'alta frequenza di incidenti, con una media di 6 feriti per chilometro all'anno (a fronte della media nazionale di 0.73), e 0.3 decessi per chilometro all'anno (rispetto alla media nazionale di 0.02).

Per far fronte a queste criticità il potenziamento del Corridoio Caserta – Benevento, sottoposto a dibattito pubblico da Anas S.p.A, ha l'obiettivo di migliorare l'accessibilità del territorio e il livello di servizio della rete nazionale; ridurre il traffico di attraversamento dei centri abitati (soprattutto dei mezzi pesanti) e ridurre i livelli di inquinamento e miglioramento delle condizioni di vita dei/delle cittadini/e; incrementare i livelli di sicurezza e ridurre i livelli di incidentalità; incrementare la competitività territoriale, attraverso la realizzazione di un'adeguata arteria stradale al servizio anche delle aree industriali e artigianali presenti nel territorio; migliorare la viabilità locale attraverso l'eliminazione delle intersezioni a raso e la razionalizzazione degli accessi che contribuiscono a creare congestionamenti sull'arteria attuale.

## Il tracciato

La nuova infrastruttura è stata selezionata tra **tre alternative**. Il tracciato prescelto, per la sua maggiore sostenibilità ambientale, economica e sociale, è il frutto di analisi comparativa che ha confrontato i tracciati dal punto di vista ambientale, paesaggistico, archeologico e trasportistico (Analisi Multicriteria) e dal punto di vista dei benefici e dei costi di realizzazione (Analisi Costi-Benefici).

L'infrastruttura di Categoria B (due corsie per senso di marcia con spartitraffico), ha una **lunghezza di 24,74 km e una larghezza di 23 metri** e si estende dal **Comune di Marcianise** sino al **Comune di Paolisi**, interessando i Comuni di Marcianise (Ce), Maddaloni (Ce), S. Maria a Vico (Ce), Arienzo (Ce), Forchia (Bn), Arpaia (Bn), Paolisi (Bn), Rotondi (Av).

Il tracciato prevede un'**alternanza di tratti in rilievo, viadotti e gallerie**, per assecondare l'orografia dell'area e per scavalcare la viabilità già esistente.

I **viadotti**, della lunghezza complessiva di circa 11 chilometri per asse (Asse A: 11,5 km; Asse B: 11,8 km), consentono di scavalcare:

- l'autostrada A30, la SP07, la zona urbanizzata a sud di Maddaloni, la ferrovia Benevento – Canello, parte

<sup>2</sup> Informazioni tratte dal Dossier di progetto sottoposto a dibattito pubblico

del centro abitato di Santa Maria a Vico e la zona industriale di Paolisi;

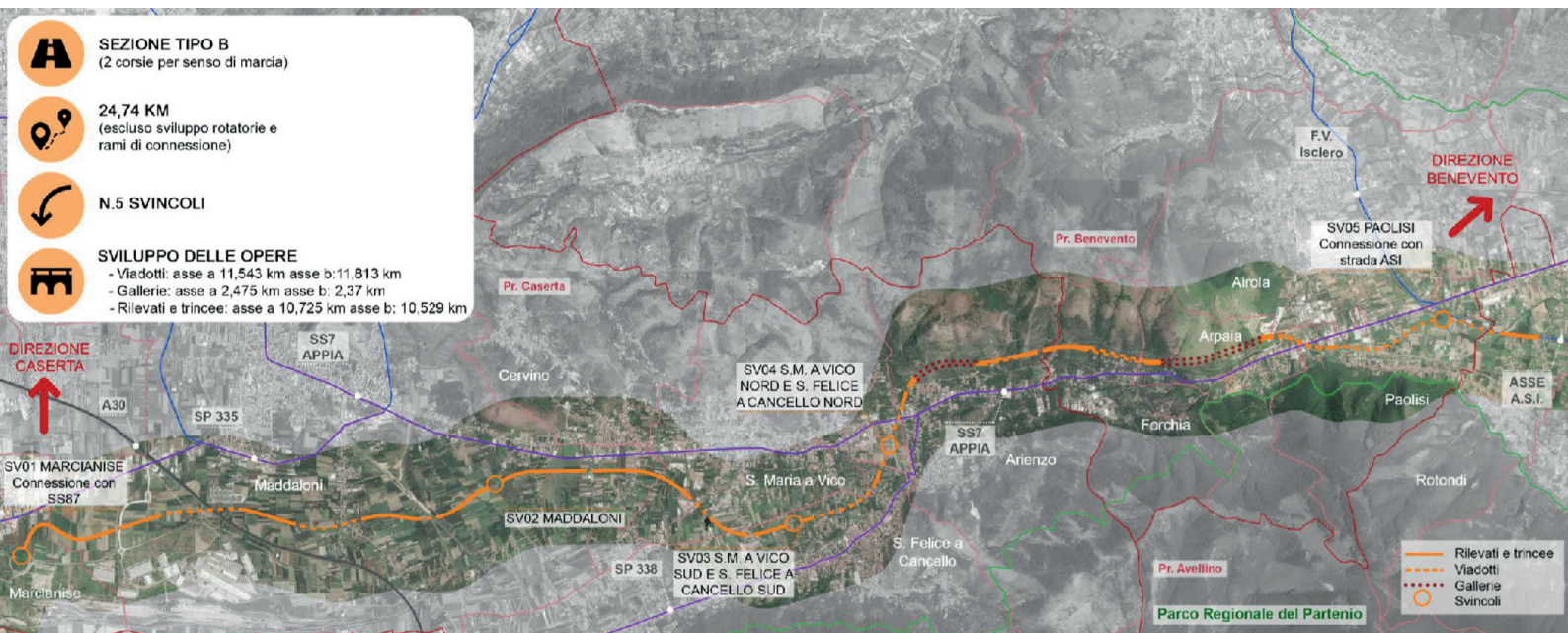
- nel tratto finale del lotto in progetto, l'ultimo viadotto permette di evitare l'interferenza con le aree di esondazione del Fiume Isclero.

L'infrastruttura, descritta nel Dossier di progetto, prevede il collegamento alla viabilità locale attraverso la realizzazione di cinque **svincoli**:

- Svincolo n. 1: rotondia ISE (punto di avvio del lotto in progetto)
- Svincolo n. 2: collegamento con Via del Condotta e con SS7 Caudina
- Svincolo n. 3: centri abitati di Santa Maria a Vico (area sud) e San Felice a Canello (area sud)
- Svincolo n. 4: centri abitati di Santa Maria a Vico (zona nord) e San Felice a Canello (zona nord)
- Svincolo n. 5: rotondia di Paolisi, raccordo con l'asse ASI (punto di fine del lotto in progetto).

Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di due **gallerie**:

- la GN01 nel comune di Arienzo dotata di due carreggiate separate (la sud di lunghezza 975 m, mentre la nord di 905 m);
- la seconda galleria denominata GN02 Forche Caudine, che attraversa il complesso montuoso così denominato e si sviluppa per circa 1.500 m sulla carreggiata sud e 1.450 m sulla carreggiata nord.



## Cantieri e costi di realizzazione

Per realizzare l'opera è necessaria l'installazione di una serie di aree di cantiere, aventi le seguenti tipologie:

- cantiere base: area che svolge funzioni di coordinamento e controllo, direzione lavori, deposito, ristoro e ricovero maestranze;
- cantieri operativi: aree funzionali alla realizzazione delle opere d'arte più significative previste nel progetto.

Sono previsti 3 cantieri base, uno ad inizio lotto, uno lungo il tracciato stradale ed uno in prossimità della fine del lotto, nonché 5 cantieri operativi lungo il tracciato.

Non sono previste modifiche al sistema di viabilità esistente durante il periodo dei lavori.



Sarà possibile prevedere la creazione di lotti funzionali, indicati come "ambiti operativi", al fine di garantire la messa in esercizio progressiva di tratti terminati, agevolando così il relativo utilizzo dell'infrastruttura da parte delle comunità del territorio.

I lotti funzionali che verranno eventualmente previsti avrebbero una durata massima di 3 anni cadauno, per cui gli effetti delle opere, sia negativi che positivi, si avranno in un periodo temporale molto più ridotto e nel contempo il vantaggio per la popolazione, anche se per aree limitate, diventa molto più rapidamente conseguibile.

Durante i lavori sono previste **mitigazioni per ridurre l'impatto delle attività di cantiere**. In particolare, si prevedono interventi di riduzione delle emissioni di polveri, mitigazione dell'impatto acustico e prevenzione da sversamento di liquidi inquinanti.

Il progetto prevede inoltre misure di salvaguardia della fauna, ripristino dell'uso agricolo dei terreni coinvolti e nuove piantumazioni per una migliore integrazione paesaggistica dell'opera.

L'investimento complessivo per la realizzazione dell'opera ammonta a **€ 1.647.473.098,74**.

È prevista la presenza in loco di circa **500 unità di lavoro**, unitamente al personale di natura tecnica ed amministrativa dell'impresa aggiudicataria dell'appalto.

## Iter autorizzativo e tempi di realizzazione

Una volta concluso il dibattito pubblico, Anas S.p.A. valuterà le proposte emerse nel corso del dibattito stesso e procederà ad aggiornare il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

Successivamente il progetto sarà sottoposto:

- alla procedura di valutazione da parte del **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** per l'acquisizione del necessario parere (ai sensi dell'art. 215 del D.Lgs 50/2016);
- alla conclusione della **Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico** (ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 50/2016 presso la Soprintendenza Archeologica delle provincie di Caserta e Benevento);
- alla procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** (ai sensi dell'art. 23 D.Lgs 152/2006 Testo unico ambientale), con il coinvolgimento del Ministero della Cultura e della Regione Campania;
- allo svolgimento della **Conferenza di Servizi decisoria** per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale (ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383), con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (ai sensi dell'art. 10 del DPR 3 giugno 2001, n. 327);
- alla procedura di appalto dei lavori, come previsto dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici D.Lgs. 36/2023.

I **tempi stimati** per la realizzazione dell'opera ammontano complessivamente a **7 anni**, mentre la predisposizione dei cantieri e degli interventi collaterali di preparazione dell'area avranno una durata di **circa 12 mesi**.



# Il dibattito pubblico

Il 21 dicembre 2022 Anas S.p.A. comunica, ai sensi del DPCM n° 76/2018, alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico l'indizione del dibattito pubblico.

Il 29 dicembre l'Ufficio di Presidenza della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico fa seguito alla richiesta di Anas S.p.A., valutando positivamente la documentazione progettuale trasmessa, e instaura formalmente la procedura di dibattito pubblico.

Il dibattito, come precedentemente accennato, si è aperto il 9 giugno 2023 con la presentazione alla stampa del Dossier di progetto e si è concluso il 4 settembre con la presentazione della Relazione conclusiva della coordinatrice.

## Le attività svolte

### ***La progettazione del dibattito pubblico***

Il progetto di dibattito pubblico è stato elaborato a seguito di una serie di incontri tecnici con Anas e la squadra di progettazione, e di un incontro preliminare con le amministrazioni del territorio. Inoltre, come indicato nella Raccomandazione n. 3 della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, per la redazione del progetto di dibattito è stata condotta una fase di ascolto preliminare degli enti e dei principali portatori di interesse locali.

I soggetti da intervistare sono stati individuati a partire da una mappatura di oltre 100 soggetti, costruita attraverso l'analisi della rassegna stampa e l'interlocuzione con il proponente, ed è stata integrata di volta in volta con le segnalazioni delle stesse persone intervistate.

Secondo la disponibilità dei diversi soggetti sono state realizzate **31 interviste agli enti e alle organizzazioni del territorio**, ovvero: Prefettura di Caserta; Prefettura di Benevento; Regione Campania; Provincia di Caserta; Provincia di Benevento; Provincia di Avellino; Comune di Caserta; Comune di Benevento; Comune di Airola; Comune di Cervino; Comune di Paolisi; Comune di Forchia; Comune di Arienzo; Comune di Santa Maria a Vico; Comune di Marcianise; Comune di Maddaloni; Comune di Arpaia; Comune di Rotondi; Camera di Commercio Irpinia Sannio; Ordine degli Architetti, Paesaggisti, Pianificatori, Conservatori della Provincia di Benevento; Ordine degli agronomi e dei dottori forestali della Provincia di Benevento; Collegio dei Geometri e dei Geometri Laureati della Provincia di Caserta; ACCSEA – Associazione Campana, Corrieri, Spedizionieri e Autotrasportatori; ANCE Caserta; ASI Avellino; CNA Avellino; Fit Cisl Campania; Uil Trasporti Caserta; Autostrade per l'Italia S.p.A.; Parco urbano intercomunale Dea Diana; WWF Campania, WWF Sannio, WWF Caserta, WWF Oasi Montagna di Sopra.

Le interviste hanno avuto la finalità di:

- conoscere e comprendere la posizione degli attori rispetto alla proposta;
- individuare criticità ed opportunità della proposta, nonché specificare i temi di interesse da trattare nel corso del dibattito;
- raccogliere suggerimenti e proposte rispetto all'organizzazione e gestione del dibattito pubblico stesso.

Gli altri enti contattati durante la fase di ascolto preliminare sono stati: Provveditorato interregionale Opere pubbliche per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata; Soprintendenza Archeologica belle arti e paesaggio per le province di Caserta e Benevento; Zona economica speciale Campania; Ordini professionali delle tre province; Confcommercio delle tre province; Parco Regionale del Partenio; Confindustria delle tre province; Confcommercio delle tre province; CNA delle tre province; Asi Caserta e ASI Caivano; Interporto Sud Europa S.p.A.; Sindacati e rappresentanti del mondo del lavoro; Società di trasporto; Fridays for future; Legambiente Campania e provinciale; Italia Nostra Campania; Ente Nazionale Sordi; Associazioni di volontariato e di promozione sociale; Presidi ospedalieri e case di cura.

Molti di questi hanno poi preso parte alle attività del dibattito pubblico.

## ***L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico***

In base ai risultati della fase di ascolto è stata prevista l'organizzazione di **tre tipologie di incontri**:

- **sopralluoghi partecipativi** dedicati a indagare con le realtà locali le opportunità e le criticità legate alla realizzazione dell'intervento proposto attraverso delle visite dei luoghi di maggiore interesse;
- **incontri informativi** sul territorio per presentare il progetto negli aspetti di dettaglio che riguardano i Comuni interessati dalla realizzazione dell'opera;
- **incontri di approfondimento** dedicati ad alcuni temi di interesse trasversali (gli espropri; le attività produttive del territorio; gli impatti ambientali). Gli incontri di approfondimento sono stati rivolti ai soggetti interessati e si sono svolti online per facilitare la partecipazione dei diversi comuni.

## ***Inclusione e accessibilità del processo***

Il dibattito pubblico ha adottato un approccio inclusivo ed è stato aperto a tutte le persone che hanno mostrato interesse ai temi oggetto di discussione.

La coordinatrice ed il suo staff si sono impegnati ad adottare le misure e gli strumenti a propria disposizione per favorire l'ascolto di voci diverse, affinché i proponenti potessero tenerne conto nell'ambito delle proprie valutazioni.

Per favorire il più possibile la partecipazione di pubblici con esigenze diverse, il dibattito pubblico ha previsto una serie di accorgimenti, che vengono riportati di seguito a scopo informativo:

- gli incontri pubblici si sono svolti in modalità mista (ovvero sia online che in presenza) e in fasce orarie differenziate, per venire incontro alle esigenze di pubblici diversi;
- durante gli incontri in presenza è stato attivato un servizio di interpretariato LIS (Lingua dei segni italiana), mentre partecipando online è stato possibile attivare i sottotitoli e scegliere se scrivere le proprie domande in chat o chiedere di intervenire attivando il microfono e la telecamera;
- il sito web dedicato al dibattito pubblico è stato progettato e realizzato seguendo le linee guida WCAG 2.1 previste dallo standard internazionale WAI del W3C, in coerenza con i requisiti di accessibilità WCAG 2.1 – livello AA.

## ***Modalità di interazione***

I metodi adottati per facilitare l'interazione durante gli incontri pubblici sono stati differenziati:

- i **sopralluoghi partecipativi**, realizzati di mattina, prima di ciascun incontro informativo, si sono svolti direttamente sui territori interessati dalla realizzazione dell'opera. I percorsi sono stati di volta in volta concordati con i rappresentanti delle amministrazioni comunali, tenendo in considerazione le preoccupazioni emerse durante la fase di ascolto. In questa occasione, le persone interessate hanno potuto confrontarsi sul luogo insieme alla coordinatrice del dibattito pubblico, ai referenti di Anas e della squadra di progettazione;
- gli **incontri informativi**, realizzati in orario preserale, hanno avuto una durata di circa 3 ore e hanno previsto una prima parte di presentazioni da parte del proponente dell'opera e dei progettisti, durante la quale sono state raccolte le domande dal pubblico e aggregate per temi omogenei. Nella seconda parte degli incontri le domande sono state riproposte ai relatori e alle relatrici per le relative risposte ed è stata prevista una sessione di interventi dal pubblico;
- gli **incontri di approfondimento**, realizzati in orario preserale, hanno avuto una durata di circa 3 ore e sono stati realizzati in modalità online. I primi due incontri di approfondimento hanno previsto una prima parte di presentazioni da parte del proponente e una seconda parte di interventi e domande dal pubblico. Il terzo incontro di approfondimento, invece, ha visto una prima parte di presentazioni da parte del proponente e una seconda parte di confronto, che ha visto la suddivisione dei/delle partecipanti in tavoli di lavoro virtuali, facilitati da figure professioniste. Tale scelta aveva l'obiettivo di favorire la maggiore espressione da parte del pubblico.

Oltre agli incontri, il dibattito pubblico ha previsto altre modalità di partecipazione, anch'esse differenziate

al fine di rispondere a pubblici più o meno digitalizzati, attraverso:

- l'invio di richieste di chiarimento sulla proposta e sul dibattito pubblico tramite l'indirizzo mail e/o il centralino telefonico dedicato;
- la presentazione di brevi documenti contenenti suggerimenti e proposte, poi caricati sul sito web del dibattito pubblico nella sezione "Quaderni degli attori";
- la possibilità di interagire con la pagina Facebook del dibattito pubblico.

## **Monitoraggio della partecipazione**

Tra i/le partecipanti c'è stata un'adesione parziale alla raccolta di dati anagrafici in fase di registrazione, che pertanto risulta incompleta. In particolare, non è stato possibile raccogliere il numero di partecipanti durante i sopralluoghi, poiché moltissime adesioni non sono avvenute tramite i form di registrazione, ma in maniera spontanea. Si riporta comunque una breve sintesi dei dati più significativi, per eventuali analisi future.

Il dibattito pubblico ha registrato complessivamente **312 presenze** (180 in presenza e 132 online), sopralluoghi esclusi. Per quanto riguarda il genere, purtroppo si è registrato un forte sbilanciamento nella partecipazione agli incontri (249 uomini e 61 donne; dati non disponibili: 2/312). Per quanto riguarda l'età, è stato possibile raccogliere i dati solo per coloro che hanno partecipato online (dati non disponibili: 186/312). All'interno di questo gruppo si può dire che la fascia d'età più rappresentata sia stata quella tra i 40 e i 60 anni (77 persone); seguita da quella tra i 25 e i 39 anni (34 persone); da quella degli over 60 (13 persone); e infine da quella degli under 25 (2 persone).

Gli incontri hanno rappresentato delle opportunità di interazione fra il proponente e i/le partecipanti. Cittadini e cittadine, rappresentanti dei comitati, delle associazioni, degli ordini professionali e dei rappresentanti di categoria hanno attivamente contribuito al dibattito con un totale di **22 interventi, 39 domande scritte** (alcune delle quali formulate collettivamente attraverso i tavoli di lavoro durante l'ultimo incontro) e 10 commenti (solo 1 intervento su 22 e 2 domande individuali su 27 a cura di donne). I relatori e le relatrici afferenti alle amministrazioni e all'ente proponente hanno preso la parola per 38 volte per interventi e risposte rivolte al pubblico. Il tempo di tali interventi è stato equamente distribuito tra relatrici e relatori (rispettivamente, 140 e 145 minuti).

Infine, dei **16 Quaderni** degli attori pervenuti, 1 è stato elaborato da 1 donna, 5 da uomini, e 10 da amministrazioni, organizzazioni, enti o famiglie.

## **Gli incontri informativi e i sopralluoghi partecipativi**

Gli **incontri informativi territoriali** sono stati organizzati come segue:

- una prima parte è stata dedicata alle presentazioni tecniche da parte del proponente e dei/delle progettisti/e;
- una seconda parte è stata dedicata alle domande e agli interventi dal pubblico. Nel corso degli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti/e, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail per chi partecipava online e tramite QR code o foglietti cartacei per chi era in presenza. Tali domande sono poi state aggregate per temi, in modo da consentire alla coordinatrice di sottoporre ai/alle progettisti/e in maniera ordinata.

La quasi totalità delle domande raccolte durante gli incontri hanno trovato **risposta in diretta**. In alcuni casi, le domande raccolte richiedevano un approfondimento da parte del proponente o della squadra di progettazione, e hanno quindi trovato risposta per via scritta successivamente all'incontro, attraverso la pubblicazione di un allegato al report dell'evento. In altri casi, le domande pervenute riguardavano temi che sarebbero stati affrontati in incontri successivi, e sono quindi state rimandate e riproposte nelle date corrette.

Complessivamente **sono stati organizzati:**

- **1 conferenza stampa**, dedicata alla presentazione del progetto di dibattito pubblico e del dossier di progetto;

- **4 incontri informativi** del territorio;
- **4 sopralluoghi partecipati**, organizzati durante la mattinata del giorno stesso degli incontri informativi.

La **conferenza stampa**, dedicata alla presentazione del dossier di progetto, si è svolta venerdì 9 giugno dalle ore 11.00 alle ore 12.30, presso la sala conferenze della Provincia di Caserta. La coordinatrice del dibattito pubblico Francesca Fazio ha illustrato il progetto di dibattito pubblico, descrivendone l'organizzazione, le sue finalità e le modalità di interazione tra il pubblico e il proponente. Sono poi intervenuti: Presidente della Provincia di Caserta Giorgio Magliocca; Presidente della Commissione Urbanistica, Trasporti e Lavori Pubblici nel Consiglio regionale della Campania Luca Cascone; Presidente della Provincia di Benevento Nino Lombardi; Nicola Montesano, Fernanda Faillace, Valeria Cardaci, Domenico Pietrapertosa di Anas S.p.A.; Agostino Nuzzolo di Aleph S.r.l. La videoregistrazione della conferenza stampa è stata caricata sul sito del dibattito pubblico ed è disponibile al seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=wHxEpvBNK1Q&feature=youtu.be>

Il **primo sopralluogo partecipato** si è svolto giovedì 15 giugno dalle ore 9.30 alle ore 12.30 a partire dallo Stadio Comunale di Paolisi. In questa occasione i/le cittadini/e interessati/e dei Comuni di Paolisi e Rotondi hanno potuto confrontarsi sul luogo con la coordinatrice del dibattito pubblico, e alla presenza dei/delle referenti di Anas e della squadra di progettazione (RTI di Vams Ingegneria, SWS Engineering S.p.A., Aleph S.r.l, Coding S.r.l, General Engineering S.r.l, RPA S.r.l), con l'utilizzo delle cartografie e dei rendering hanno potuto meglio comprendere dove è prevista la realizzazione della strada. La restituzione di quanto è emerso è disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: [https://www.dpcasertabenevento.it/report\\_sopralluogo-15-06/](https://www.dpcasertabenevento.it/report_sopralluogo-15-06/)

Il **primo incontro informativo** si è svolto giovedì 15 giugno, dalle ore 17.30 alle ore 20.30 presso Sala Consiliare del Comune di Paolisi, e ha riguardato gli aspetti di dettaglio del progetto infrastrutturale per il Comune di Paolisi e il Comune di Rotondi. L'incontro ha visto la partecipazione, in presenza, di 36 persone. A causa di alcuni problemi tecnici riscontrati nella sala il giorno dell'incontro, non è stato possibile realizzare la diretta streaming dell'evento. Alle 10 persone collegate online, è stato inviato via mail il link della registrazione dell'incontro, con l'invito a inviare comunque le proprie osservazioni per via scritta. In seguito ai saluti introduttivi di Umberto Maietta, Sindaco di Paolisi, Giuseppe Ilario, Sindaco di Rotondi e Nicola Montesano, Responsabile struttura Territoriale Anas Campania, si è data la parola ai/le relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: Valeria Cardaci (Anas S.p.A.) sul tema delle ragioni dell'opera; Fernanda Faillace (Anas S.p.A.) sull'iter autorizzativo e approvativo del progetto; Agostino Nuzzolo (Aleph) sulle alternative progettuali, lo studio di traffico e l'Analisi Costi-Benefici; Niccolò Saraca (Vams) sui principali aspetti ambientali, la cantierizzazione e gli espropri. Nella seconda parte dell'incontro, sono poi intervenuti, in ordine: Carmine Vagliotti, Antonio Direnzo, Carmine Pirozzi, Lucio Martino, Giuseppe Mainolfi, Carlo Lanni, Umberto Maietta, Sindaco di Paolisi, Carmine Montella, Felice Stanzoni, Antonio Madonna, Pasquale Maglione. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: [https://www.dpcasertabenevento.it/report\\_15-06/](https://www.dpcasertabenevento.it/report_15-06/).

Il **secondo sopralluogo partecipato** si è svolto giovedì 22 giugno dalle ore 9.30 alle ore 12.00 nei territori dei Comuni di Forchia e Arpaia. In questa occasione, i/le cittadini/e interessati/e hanno potuto confrontarsi sul luogo con la coordinatrice del dibattito pubblico, alla presenza dei/delle referenti di Anas e della squadra di progettazione (RTI di Ati SWS Engineering S.p.A.) - Vams Ingegneria S.r.l, Aleph S.r.l, Coding S.r.l, General Engineering S.r.l, RPA S.r.l), con l'utilizzo delle cartografie e dei rendering hanno potuto meglio comprendere dove è prevista la realizzazione della strada. La restituzione di quanto è emerso è disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-sopralluogo-22-06-2/>

Il **secondo incontro informativo** si è svolto giovedì 22 giugno, dalle ore 17.30 alle ore 20.30 presso la sala Parrocchiale S. Nicola di Mira a Forchia, e ha riguardato gli aspetti di dettaglio del progetto infrastrutturale per il Comune di Arpaia e il Comune di Forchia. L'incontro ha visto la partecipazione di 36 persone, di cui 27 in presenza e 9 online attraverso la piattaforma Zoom. In seguito ai saluti introduttivi di Pino Papa, Sindaco di Forchia, Pasquale Fucci, Sindaco di Arpaia e Nicola Montesano, Responsabile struttura Territoriale Anas Campania, si è data la parola ai/le relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: Valeria Cardaci (Anas S.p.A.) sul tema delle ragioni dell'opera; Fernanda Faillace (Anas S.p.A.) sull'iter autorizzativo e approvativo del progetto; Agostino Nuzzolo (Aleph) sulle alternative progettuali, lo studio di traffico e l'Analisi Costi-Benefici; Niccolò Saraca (Vams) sui principali aspetti ambientali, la cantierizzazione e gli espropri. Nella seconda parte dell'incontro, sono poi intervenuti, in ordine: Antonio Michele Izzo, Ciro Carmine Servodio, Enzo Guida, Michelino Giordano, Domenico Matera, Francesco D'Onofrio, Martino



Lucio Giuseppe, Giuseppe Migliore. Al termine degli interventi, la coordinatrice ha sottoposto ai relatori e alle relatrici le **5 domande** pervenute dal pubblico presente in sala e online. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-22-06/>

Il **terzo sopralluogo partecipato** si è svolto martedì 27 giugno dalle ore 9.30 alle ore 14.00. Gli/le abitanti dei Comuni di Arienzo, Santa Maria a Vico e San Felice a Canello hanno avuto la possibilità di confrontarsi direttamente con la coordinatrice del dibattito pubblico e con i/le progettisti/e e i/le referenti di Anas (RTI di Vams Ingegneria, SWS Engineering S.p.A., Aleph S.r.l, Coding S.r.l, General Engineering S.r.l, RPA S.r.l). Durante i sopralluoghi sono stati esaminati insieme ai/le partecipanti le cartografie e i rendering delle zone interessate dal progetto, dando così la possibilità di visualizzare le modifiche del territorio che interesserebbero le diverse zone. La restituzione di quanto è emerso è disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-sopralluogo-27-06-2/>

Il **terzo incontro informativo** si è svolto martedì 27 giugno, dalle ore 17.30 alle ore 20.30 presso la Sala Teatro dell'Istituto Statale Istruzione Secondaria Superiore «Ettore Majorana» di Santa Maria a Vico, e ha riguardato gli aspetti di dettaglio del progetto infrastrutturale per il Comune di Santa Maria a Vico, il Comune di San Felice a Canello e il Comune di Arienzo. L'incontro ha visto la partecipazione di 128 persone, di cui 103 in presenza e 25 online attraverso la piattaforma Zoom. In seguito ai saluti introduttivi di Andrea Pirozzi, Sindaco di Santa Maria a Vico, Emilio Nuzzi, Sindaco di San Felice a Canello, Giuseppe Guida, Sindaco di Arienzo, Giuseppe Vinciguerra, Sindaco di Cervino, e Nicola Montesano, Responsabile struttura Territoriale Anas Campania, si è data la parola ai/le relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: Valeria Cardaci (Anas S.p.A.) sul tema delle ragioni dell'opera; Fernanda Faillace (Anas S.p.A.) sull'iter autorizzativo e approvativo del progetto; Agostino Nuzzolo (Aleph) sulle alternative progettuali, lo studio di traffico e l'Analisi Costi-Benefici; Niccolò Saraca (Vams) sull'alternativa selezionata; Maria Letizia Cascelli (Vams) sui principali aspetti ambientali, la cantierizzazione e gli espropri. Nella seconda parte dell'incontro, sono poi intervenuti, in ordine: Antonio Basilicata, Clemente Basilicata, Luigi Pasquariello, Mauro Nicola, Clemente De Lucia, Emilio Nuzzo. Al termine degli interventi, la coordinatrice ha sottoposto ai relatori e alle relatrici le **6 domande** pervenute dal pubblico presente in sala e online. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-27-06/>

Il **quarto sopralluogo partecipato** si è svolto giovedì 6 luglio dalle ore 9.30 alle ore 11.30 presso le aree adiacenti all'Interporto Sud Europa e alla relativa Zona Economica Speciale, nei Comuni di Marcianise e Maddaloni. Gli/le abitanti dei Comuni hanno avuto l'occasione di interloquire con i/le referenti ANAS, con la squadra di progettazione (RTI di Vams Ingegneria, SWS Engineering S.p.A., Aleph S.r.l, Coding S.r.l, General Engineering S.r.l, RPA S.r.l). La restituzione di quanto è emerso è disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-sopralluogo-06-07/>

Il **quarto incontro informativo** si è svolto giovedì 6 luglio, dalle ore 17.30 alle ore 19.30 presso la Biblioteca Comunale di Maddaloni, e ha riguardato gli aspetti di dettaglio del progetto infrastrutturale per il Comune di Maddaloni e il Comune di Marcianise. L'incontro ha visto la partecipazione di 21 persone, di cui 11 in presenza e 10 online attraverso la piattaforma Zoom. In seguito ai saluti introduttivi di Andrea de Filippo, Sindaco di Maddaloni, e Domenico Pietrapertosa, Responsabile Area Nuove Opere di Anas Campania e RUP (Responsabile Unico del Procedimento), si è data la parola ai/le relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: Valeria Cardaci (Anas S.p.A.) sul tema delle ragioni dell'opera; Fernanda Faillace (Anas S.p.A.) sull'iter autorizzativo e approvativo del progetto; Agostino Nuzzolo (Aleph) sulle alternative progettuali, lo studio di traffico e l'Analisi Costi-Benefici; Niccolò Saraca (Vams) sull'alternativa selezionata; Maria Letizia Cascelli (Vams) sui principali aspetti ambientali, la cantierizzazione e gli espropri. Nella seconda parte dell'incontro, in seguito alle presentazioni di ANAS S.p.A. e ai saluti di Antonio Trombetta, Sindaco di Marcianise, è intervenuto Andrea de Filippo, Sindaco di Maddaloni. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-06-07/>

## ***Gli incontri di approfondimento***

Successivamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati **3 incontri di approfondimento** che si sono svolti esclusivamente online attraverso la piattaforma Zoom.

I primi due incontri di approfondimento hanno previsto una prima parte di presentazione da parte del proponente e dei progettisti e una seconda parte di interventi e domande dal pubblico. Nel corso degli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti/e, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire alla coordinatrice di sottoporre ai/alle progettisti/e le domande in forma aggregata e trattare il più alto numero di questioni nel corso dell'incontro.

Il terzo incontro di approfondimento, invece, ha visto una prima parte di presentazioni da parte del proponente e una seconda parte di confronto attraverso la suddivisione dei/delle partecipanti in tavoli di lavoro virtuali, facilitati da figure professioniste.

Il **primo incontro di approfondimento**, dedicato al tema degli espropri, si è svolto attraverso la piattaforma Zoom. Hanno preso parte alla discussione **52 persone**. Hanno presentato la proposta progettuale: Fernanda Faillace (Anas S.p.A.), Biagio Latora (Anas S.p.A.), Guido Politi (Ati Sws Engineering S.p.A. – Vams Ingegneria S.r.l). La coordinatrice ha poi sottoposto ai relatori e alle relatrici le **18 domande** pervenute dal pubblico e, successivamente, i/le partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola. Le persone intervenute sono state: Giuseppe Guida, Portavoce del Comune di Santa Maria a Vico, Angelo Celeste Miccoli. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-13-07/>

Il **secondo incontro di approfondimento**, dedicato a trattare il tema dell'impatto sul tessuto economico, si è svolto attraverso la piattaforma Zoom. Hanno preso parte alla discussione **24 persone**. Hanno presentato la proposta progettuale: Valeria Cardaci (Anas S.p.A.), Fernanda Faillace (Anas S.p.A.), Agostino Nuzzolo (Alpeh S.r.l), Luigi Costalli (Alpeh S.r.l). Successivamente, i/le partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai/dalle relatori/trici. Le persone intervenute sono state: Anna Pezza, Giuseppe Guida, Pasquale Federico, Pasquale Pisano. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-20-07/>

Il **terzo incontro di approfondimento**, dedicato a trattare il tema degli impatti ambientali, si è svolto attraverso la piattaforma Zoom. Hanno preso parte alla discussione **20 persone**. Hanno presentato la proposta progettuale: Fernanda Faillace (Anas S.p.A.), Maria Letizia Cascelli (Vams Ingegneria S.r.l) e Guido Politi (Vams Ingegneria S.r.l). Successivamente, i/le partecipanti all'incontro sono state suddivise in tavoli di lavoro virtuali facilitati da figure professioniste, che hanno fatto emergere **11 domande e 2 commenti** che sono stati sottoposti ai/alle relatori/trici che hanno fornito una risposta ai diversi quesiti. In seguito, i/le partecipanti hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai/dalle relatori/trici. Un solo partecipante ha deciso di intervenire: Giancarlo Chiavazzo. I materiali presentati, il video e la restituzione dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpcasertabenevento.it/report-27-07/>.

## L'informazione e la comunicazione pubblica

### **Scenario di partenza**

In ogni dibattito pubblico è essenziale il supporto di una comunicazione efficace e integrata, che dia a tutti gli attori in gioco – territorio, cittadinanza, associazioni, comitati, enti locali – la possibilità di rimanere aggiornati sulle tematiche che riguardano il progetto e le sue caratteristiche, oltre che di informarsi sulle diverse possibilità di partecipazione per esprimere in modo consapevole i propri pareri e le proprie opinioni secondo le modalità previste.

La coordinatrice e il suo Staff sono quindi stati supportati da un team di professionisti dedicato alle attività di comunicazione integrata, al fine di favorire la visibilità di tutti i temi emersi, i relatori e le relatrici e gli appuntamenti del dibattito.

**Il media brief precedente al primo incontro pubblico.** L'avvio ufficiale del dibattito si è tenuto il 9 giugno 2023 con una presentazione alla stampa celebrata presso la Provincia di Caserta che ha visto la partecipazione, tra gli altri, di Luca Cascone, Presidente della Commissione Urbanistica, Trasporti e Lavori Pubblici della Regione Campania, Giorgio Magliocca, Presidente della Provincia di Caserta, Nino Lombardi,

Presidente della Provincia di Benevento, oltre alla coordinatrice e ad esponenti di Anas. In questa assise, sono stati presentati il progetto e il dibattito pubblico in quanto strumento utile e necessario per dare adeguato spazio a tutti coloro che avrebbero avuto necessità di intervenire.

Tutte le principali testate di informazione locali hanno dato adeguata copertura all'avvio del dibattito. In particolare: Il Mattino (edizioni Caserta e Benevento), il Sannio Quotidiano, Cronache di Caserta, Rai – Tgr Campania, Ansa, Adnkronos e il Denaro. In questa prima fase sono stati pubblicati sulle maggiori testate locali e regionali circa 10 articoli, tra quotidiani e online.

Le attività di comunicazione relative al dibattito si sono svolte sin dal principio in un quadro di elevato interesse e di una sostanziale neutralità da parte dei media, a fronte di una certa polarizzazione di alcuni Sindaci nei confronti dell'opera, in particolare sui temi degli espropri ma non solo. L'obiettivo primario della comunicazione della coordinatrice è stato sin dall'inizio quello di veicolare in maniera terza informazioni corrette ed esaustive in merito al funzionamento del dibattito stesso e alle metodologie di interazione, rimanendo terza rispetto a discussioni e critiche avanzate nel merito del progetto di Anas S.p.A. Quindi, attraverso i canali social e le attività di media relation, si è cercato di accreditare la voce della coordinatrice del dibattito pubblico stesso come chiara, autorevole e rispettosa dal punto di vista istituzionale della partecipazione e del ruolo di tutti e tutte.

## **Media Strategy: le relazioni con la stampa**

Obiettivo primario delle azioni di media relations è stato quello di coinvolgere e informare la stampa veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste dal dibattito. Le attività di media relations hanno visto il coinvolgimento di circa **23 testate regionali - locali offline e online** tra agenzie di stampa, media cartacei e online e Tv.

**L'avvio del Dibattito.** Il primo incontro pubblico si è tenuto il giorno 15 giugno presso la Sala Consiliare del Comune di Paolisi. L'incontro ha raccolto la più ampia copertura sulla stampa con **7 articoli** sui media cartacei locali più alcuni articoli online e lanci di agenzie.

In occasione del primo appuntamento, così come per tutti gli incontri successivi, sono stati predisposti e condivisi materiali ad hoc per la stampa: inviti, comunicati stampa post-incontro e foto.

**La presenza del Dibattito sulla stampa.** Il dibattito pubblico ha visto un'ampia partecipazione di giornalisti locali che hanno seguito il dibattito sia in presenza sia attraverso la modalità online. In particolare, il dibattito è stato seguito dalle più importanti testate del territorio – Il Mattino e il Sannio – ottenendo una copertura su Rai TGR Campania e su numerose testate online.

**Le interviste alla coordinatrice.** A supporto dell'attività di comunicazione, e in particolare al termine del primo ciclo di incontri e prima dell'avvio degli incontri di approfondimento, sono state realizzate interviste di scenario e di analisi del dibattito pubblico su "Il Mattino" di Napoli.

**Qualità del dibattito sulla stampa.** Il dibattito pubblico è stato caratterizzato da una copertura costante anche grazie al continuo invio di comunicati stampa di racconto dello svolgimento di ogni incontro. La comunicazione ha sempre voluto preservare l'autonomia e la terzietà della coordinatrice: a questo proposito, è utile ricordare come il team che ha gestito la comunicazione del dibattito abbia privilegiato sempre l'informazione strettamente legata al dibattito e alle sue dinamiche senza mai entrare nel dettaglio del progetto, a meno che non fosse un tema emerso durante gli incontri, e diffondendo tutti i materiali stampa da un indirizzo mail della coordinatrice creato ad hoc per il Dibattito.

### **Comunicati stampa**

Di seguito il dettaglio dei 16 comunicati stampa diramati dal 9 giugno al 28 luglio:

- 8 giugno: Invito primo incontro dibattito pubblico su primo lotto Marcianise- Rotondi
- 9 giugno: Dibattito Pubblico, al via il dibattito pubblico su primo lotto Marcianise- Rotondi
- 14 giugno: Corridoio stradale Caserta-Benevento, Invito primo incontro informativo sulla tratta Paolisi-Rotondi
- 15 giugno, Corridoio Caserta-Benevento, Al via il primo incontro informativo del dibattito pubblico sul tratto Paolisi-Rotondi

- 21 giugno: Corridoio stradale Caserta-Benevento, Invito secondo incontro informativo sulla tratta Arpaia-Forchia
- 22 giugno: Dibattito Pubblico Caserta-Benevento, in corso il secondo incontro informativo sulla tratta Arpaia-Forchia
- 26 giugno: Corridoio stradale Caserta-Benevento, Invito sopralluogo e terzo incontro informativo sulla tratta S.Maria a Vico- S. Felice a Cancellò - Arienzo
- 27 giugno: Corridoio stradale Caserta-Benevento, stamattina sopralluoghi nel casertano. Nel pomeriggio nuovo incontro
- 5 luglio: Corridoio stradale Caserta-Benevento, Invito sopralluogo e quarto incontro informativo sulla tratta Marcianise-Maddaloni
- 6 luglio: Corridoio stradale Caserta-Benevento, stamattina sopralluoghi a Marcianise e Maddaloni. Nel pomeriggio nuovo incontro
- 12 luglio: Dibattito Pubblico Caserta-Benevento, domani il primo incontro di approfondimento sugli espropri
- 14 luglio: Corridoio stradale Caserta-Benevento, ieri pomeriggio il primo incontro di approfondimento
- 19 luglio: Dibattito Pubblico Caserta-Benevento, domani il secondo incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio
- 21 luglio: Corridoio stradale Caserta-Benevento, ieri pomeriggio il secondo incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio
- 26 luglio: Dibattito Pubblico Caserta-Benevento, domani il terzo e ultimo incontro di approfondimento sugli impatti ambientali dell'opera
- 28 luglio: Corridoio stradale Caserta-Benevento, concluso ieri pomeriggio il Dibattito pubblico con il terzo e ultimo incontro di approfondimento

#### **KPI principali:**

- **31 menzioni** sui quotidiani locali;
- **4 quotidiani** locali coinvolti;
- **29 menzioni** totali su articoli online;
- **17 media** online coinvolti.

### ***Social Media Management: diffusione del dibattito sul web***

Con l'obiettivo di promuovere la visibilità online del dibattito pubblico e stimolare la partecipazione della cittadinanza, sono state messe in campo una serie di **azioni mirate di comunicazione digitale**. In primo luogo, è stata creata **una pagina Facebook dedicata al dibattito pubblico**, spazio digitale utilizzato per comunicare i temi e gli appuntamenti del dibattito alle persone interessate, per favorire il loro coinvolgimento e per trasmettere in diretta gli incontri amplificandone la portata.

La strategia di comunicazione digitale ha previsto le seguenti azioni:

- **definizione, lancio e gestione di campagne Facebook Ads**, con l'obiettivo di dare maggiore visibilità ai contenuti verso un pubblico mirato, composto dalle persone che risiedono nei comuni interessati dall'opera;
- **stesura di una social media policy**, utile a gestire gli eventuali commenti e messaggi da parte degli utenti e promuovere un confronto positivo con essi;
- **monitoraggio avanzato delle conversazioni online** tramite un tool avanzato, in modo da tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni in Rete;
- **mappatura dei gruppi Facebook** frequentati dalle persone che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;
- **mappatura delle pagine Facebook** delle varie realtà interessate, per tenere sotto controllo eventuali

prese di posizione istituzionali sul tema.

**La comunicazione sulla pagina Facebook** “Corridoio Caserta-Benevento, I lotto - Dibattito Pubblico” <https://www.facebook.com/DPCasertaBenevento> è stata strutturata per dare visibilità al Dibattito Pubblico, ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. Il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- **contenuti di teasing**, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione, in presenza o da remoto, di cittadine, cittadini e di tutte le persone interessate. Prima dei sopralluoghi e degli incontri territoriali svolti in ciascun Comune, sono state prodotte delle locandine che indicavano gli orari e i punti di ritrovo per la cittadinanza: questo materiale è stato condiviso con i rappresentanti delle singole amministrazioni, affinché potessero stampare e affiggere le locandine nei punti maggiormente visibili della cittadina per aumentare la partecipazione alle attività;
- **dirette degli incontri**, per consentire alle persone di collegarsi da remoto e seguire i vari appuntamenti;
- **post di follow-up**, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli incontri pubblici e specialistici, anche attraverso immagini scattate live.

### I dati - KPI social principali

L'attività svolta sulla pagina Facebook nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: **29**;
- persone raggiunte dai post: **72.542**;
- visualizzazioni dei post: **266.867**;
- interazioni con i post della pagina: **8.430**.

### Monitoraggio avanzato della rete

Tra le attività di comunicazione digitale svolte nel corso del dibattito pubblico vi è un monitoraggio costante delle conversazioni e degli spazi di discussioni online, effettuato tramite due strumenti: un tool di monitoraggio avanzato e l'attività di analiste e analisti specializzati, per esaminare anche gli spazi online non rilevati dal software. Il social media monitoring ha consentito di tenere sempre sotto controllo eventuali criticità e rilevare elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema. L'attività ha permesso di seguire tempestivamente le keyword in grado di rilevare i temi connessi all'opera, al percorso partecipativo, al lavoro della coordinatrice e ai comuni interessati.

Dal 9 giugno 2023, data in cui si è tenuta conferenza stampa di presentazione, al 31 luglio 2023, il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare **74 contenuti** (cifra che include il numero di post che menzionano le keyword di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da **13 diverse fonti online**, tra cui News, Facebook, Blog e Twitter.

### I contenuti più diffusi sul web

Esaminando i contenuti condivisi tra il 9 giugno e il 31 luglio 2023, si rileva che i temi del dibattito pubblico sono stati trattati principalmente attraverso il canale delle news online. Tra i soggetti che hanno dato maggiore spazio al percorso partecipativo emergono i siti e le pagine social di testate di informazione locale o di settore (es. Caserta Prima Pagina, Sannio Portale e Rete Sei), ma anche soggetti istituzionali (come il Sen. Domenico Matera e Giorgio Magliocca, Presidente della Provincia di Caserta) e Anas SpA.

## Sito web

Un sito web specificamente dedicato al dibattito pubblico è l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati alla coordinatrice (art. 6 Dpcm 76/2018). Nella progettazione del sito [https://www.dpcasertabenevento.it/dibattito\\_pubblico/](https://www.dpcasertabenevento.it/dibattito_pubblico/), che è stato messo online il 9 giugno 2023, si sono perseguiti in particolare una serie di **obiettivi strategici**:

- la semplicità di struttura e chiarezza di linguaggio e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle diverse modalità di partecipazione al dibattito pubblico: la partecipazione in diretta o online agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i

quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso e-mail o telefono;

- l'impegno alla trasparenza, secondo il principio dell'accountability (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti/e, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dal Dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata, fino ai quaderni degli attori ricevuti.

Di seguito vengono riportati i **KPI principali** del sito web del dibattito pubblico, ovvero le statistiche e il numero delle interazioni registrate, aggiornate al 31 luglio 2023:

- **2.876** utenti unici;
- **8.865** pagine visitate;
- **386** download di file;
- **1 minuto e 18 secondi** di tempo medio di permanenza sul sito web.

## **Considerazioni sul dibattito pubblico**

Fin dalla fase di ascolto, svolta prima dell'avvio del dibattito pubblico, è emerso che sebbene da molti anni vi fosse una conoscenza generale del progetto, pochi conoscessero i dettagli del progetto oggetto di discussione. Questo è valso anche per alcune delle amministrazioni dei comuni toccati dal tracciato, e in particolare quelle che sono entrate in carica proprio durante l'avvio del dibattito.

Date queste prime risultanze, è emersa la necessità di dedicare particolare attenzione all'**informazione** nel corso del processo: oltre a orientare il pubblico nella consultazione della documentazione di progetto attraverso la segreteria del dibattito, si è scelto di dedicare la prima parte del percorso alla realizzazione di incontri informativi e sopralluoghi sul territorio, per andare ad approfondire i dettagli del progetto, comune per comune. Questa scelta è stata apprezzata sia dalle amministrazioni che dalla cittadinanza, che hanno colto l'opportunità per confrontarsi direttamente con il proponente dell'opera e la squadra di progettazione, recatisi sul campo.

Nella seconda parte del dibattito, hanno poi avuto la possibilità di approfondire alcuni **temi** che fin da subito sono stati individuati come quelli su cui si concentravano maggiori preoccupazioni o interessi: gli espropri; il legame tra l'opera e il tessuto economico del territorio; e gli impatti ambientali, con particolare attenzione per la salvaguardia del paesaggio.

Un'altra questione degna di nota, emersa anch'essa durante le interviste e poi confermata durante gli incontri, è la sensazione di coloro che avevano delle preoccupazioni rispetto al progetto di non avere le competenze tecniche necessarie per poter avanzare proposte abbastanza forti rispetto a quelle illustrate nella documentazione di progetto, sviluppate dalle figure tecniche di Anas. In particolare, in alcune occasioni è stata criticata l'impostazione degli incontri che prevedevano una prima parte di presentazioni e una seconda di interventi dal pubblico, proprio perché dava la sensazione al pubblico di dover andare a discutere di scelte già prese e progettate. Inoltre, una critica emersa a più riprese ha riguardato la decisione di indire il dibattito pubblico esclusivamente su di una alternativa progettuale, invece che su tutte e tre quelle studiate da Anas.

Si è ritenuto quindi importante illustrare all'inizio di tutti gli incontri quali sono stati gli obiettivi del dibattito pubblico, specificando le differenze tra i dibattiti che si aprono su dei PFTE anziché su dei DOCFAP, e ricordando qual è il ruolo che la cittadinanza e le amministrazioni locali possono svolgere nel processo, al di là delle proprie competenze. In molti non conoscevano lo **strumento del dibattito pubblico** e ne hanno apprezzato gli obiettivi, confermando l'utilità di ascoltare i territori nella progettazione delle opere. Va detto, infatti, che molti cittadini hanno colto l'occasione per esprimere le proprie osservazioni sul progetto e condividere la propria conoscenza del territorio, sia durante i sopralluoghi, che durante gli incontri.

Come nota positiva, si segnala che tale disponibilità al confronto è stata manifestata anche per le **prossime fasi di progettazione dell'opera**: è stato chiesto, infatti, come si farà a sapere se le proposte avanzate verranno accettate, e nel caso in cui venissero accettate, come sarà possibile verificare la loro attuazione mantenendo aperto il dialogo con il proponente anche alla fine del dibattito.

Alcune delle persone intervistate durante la fase di ascolto temevano che i toni del dibattito sarebbero stati

eccessivamente accesi, non solo nei confronti del proponente dell'opera, ma anche tra i diversi comuni coinvolti, alcuni dei quali sembravano avere interessi contrapposti. Al contrario, si può affermare che il dibattito si sia svolto con **toni corretti** e che sia la cittadinanza che le amministrazioni abbiano contribuito alle attività in maniera costruttiva e rispettosa.

In particolare, va sottolineato **l'importante ruolo che hanno svolto gli amministratori** dei comuni coinvolti per la buona riuscita del dibattito: attraverso la messa a disposizione degli spazi per gli incontri, l'organizzazione dei sopralluoghi sul proprio territorio, l'informazione e il coinvolgimento della cittadinanza nelle attività, si può dire che abbiano collaborato attivamente al processo, nonostante i tempi serrati e i molti impegni.

Al di là delle questioni logistiche, si può dire che il dialogo con le amministrazioni comunali, che si è aperto fin da prima dell'avvio del dibattito e si è mantenuto in maniera costante durante il suo svolgimento, abbia costituito un elemento fondamentale per il processo.

**L'informazione e l'aggiornamento dei rappresentanti del territorio** è stato uno dei compiti più importanti del dibattito pubblico, perché ha permesso di creare una base conoscitiva comune sul progetto e sul processo, utile alle singole parti per dialogare efficacemente col proponente dell'opera e per confrontarsi tra loro. In alcune occasioni hanno partecipato al tavolo anche altri attori, tra cui la Regione Campania, la Soprintendenza, le province e i gestori di ZES, Interporto e Autostrade per l'Italia, con l'obiettivo raggiunto di condividere informazioni utili per l'individuazione di soluzioni migliorative e per facilitare le prossime fasi autorizzative.





# Sintesi dei temi emersi

Di seguito si riporta una sintesi dei **principali temi emersi** nel corso del dibattito pubblico. Per una trattazione completa si rimanda invece al quadro sinottico, allegato alla presente relazione, e ai singoli contributi emersi e raccolti nel corso del dibattito pubblico (si vedano gli allegati relativi alla "Restituzione degli incontri" e alle osservazioni raccolte, "Quaderni degli attori"), che formano parte integrante della presente relazione.

## Iter autorizzativo

### **Governance**

Per quanto concerne l'iter autorizzativo e approvativo che porterà alla definizione del progetto definitivo e successivamente all'avvio dei lavori, nel corso del dibattito è stato chiesto se vi fosse la previsione di realizzare un **tavolo tecnico durante i lavori**, ovvero un meccanismo di consultazione facile da implementare, che potesse essere proposto per prevenire situazioni di conflittualità ambientali<sup>3</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha spiegato come spesso si attivino tavoli di confronto in materia ambientale 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. Rispetto a tale tema, inoltre, è stato sottolineato da alcuni/e partecipanti al dibattito come le **diverse istituzioni e i diversi enti debbano dialogare tra loro** per una migliore gestione delle opere stradali<sup>4</sup>. A tal proposito, pertanto, il proponente ha anche spiegato che esistono tavoli interistituzionali di confronto al fine di integrare la pianificazione su più ampia scala, sebbene ogni ente sia responsabile della gestione delle strade di propria competenza.

### **Tempistiche**

Nel corso del dibattito, poi, in molti hanno sottolineato che **l'opera è stata attesa ormai per molto tempo** e che ci si augura che venga realizzata quanto prima<sup>5</sup>. Infatti, sono state chieste delle delucidazioni riguardo alle **tempistiche** relative alla definizione del nuovo tracciato<sup>6</sup>, alle quali la coordinatrice ha risposto spiegando che, successivamente alla pubblicazione del dossier conclusivo, Anas S.p.A. procederà all'eventuale integrazione del progetto.

### **Garanzie di realizzazione dell'opera**

Sullo stesso tema, inoltre, in molti hanno chiesto se ci siano **garanzie** e se siano già stati stanziati **fondi per la realizzazione della nuova strada**<sup>7</sup>, domande alle quali il proponente ha risposto a più riprese, spiegando come i finanziamenti vengano concessi una volta superate tutte le fasi dell'iter autorizzativo, in modo da non stanziare fondi per opere non definitive o realizzabili. In diverse occasioni, pertanto, sono emerse delle richieste di chiarimento nei confronti degli **impedimenti che sono stati riscontrati** in passato per la realizzazione del progetto<sup>8</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha risposto spiegando come i pareri e le osservazioni ricevute in passato siano stati la 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 della soluzione prescelta dal Ministero dell'Ambiente, denominata, in passato, tracciato pedemontana.

3 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

4 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo e di ascolto del territorio "Arpaia e Forchia"

5 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo e di ascolto del territorio "Arpaia e Forchia"

6 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

7 Si vedano la restituzione del primo sopralluogo partecipato "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

8 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"

## Ragioni dell'opera

### Opzione zero

Per quanto riguarda la proposta di realizzazione della nuova infrastruttura, durante il dibattito **non sono emerse particolari opposizioni**, se non la richiesta di sapere se fosse stata effettuata un'**analisi delle criticità della tratta tra Marcianise e Benevento**, per capire se si potessero risolvere **senza la realizzazione della nuova strada**<sup>9</sup>. A tale osservazione Anas S.p.A ha risposto spiegando come lo studio di traffico elaborato in sede al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica abbia tenuto conto 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.

Sullo stesso tema, in un quaderno<sup>10</sup>, è stato anche chiesto se fosse stata analizzata la **tipologia di traffico insistente sull'arteria SS7**, sulla base della percentuale di traffico totale dei mezzi pesanti e degli autoveicoli leggeri, dei percorsi più utilizzati in base all'origine/destinazione e della fascia oraria. A tal proposito, infatti, è stato sottolineato che se i mezzi pesanti fossero obbligati a passare da Benevento per giungere a Caserta/Napoli tramite A16/E842, l'incidenza percentuale di tale tipologia di veicoli sul traffico locale della SS7 potrebbe **non giustificare la 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.

Infine, relativamente all'opzione zero, alcune persone hanno sostenuto che 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, o ancora l'incremento degli impianti per la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti urbani<sup>11</sup>.

### Opportunità dell'opera

Durante il corso del dibattito pubblico si è più volte discusso dei benefici che l'opera potrebbe apportare al territorio. Infatti, 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 traffico nei centri urbani, e così anche le emissioni, l'inquinamento acustico e gli incidenti ad esso connessi<sup>12</sup>.

### Valutazione delle alternative

Diverse sono state le questioni e le osservazioni emerse rispetto alla scelta dell'alternativa di tracciato selezionata. In linea generale, infatti, sono stati chiesti chiarimenti e la condivisione dei dati che hanno portato alla **scelta dell'alternativa 2**, ovvero quella sottoposta a dibattito pubblico<sup>13</sup>. Su tale quesito, il proponente dell'opera stradale ha spiegato a più riprese che il confronto tra le alternative è stato condotto con l'elaborazione del DOCFAP secondo Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per progetti di PNRR, con una metodologia più stringente rispetto ai progetti di procedura ordinaria come il progetto sottoposto a dibattito. Inoltre, ha sottolineato come siano stati individuati gli indicatori di sostenibilità economica, ambientale, sociale e istituzionale, come richiesto dalle Linee guida. Anas S.p.A. ha poi spiegato che la scelta del tracciato sottoposto a dibattito pubblico è stata effettuata attraverso la comparazione di diversi fattori: trasportistico, benefici/costi e matrici ambientali, e che lo studio trasportistico effettuato - disponibile sul sito [https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/v\\_cardaci\\_stradeanas\\_it/EuO-Qla2dlhMiL-XqO7ASzQBouUu\\_InPEeMxlu8mXDKYiGA?e=AjgLdl](https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/v_cardaci_stradeanas_it/EuO-Qla2dlhMiL-XqO7ASzQBouUu_InPEeMxlu8mXDKYiGA?e=AjgLdl), - dimostra come la soluzione prescelta sia quella che meglio risponde alle esigenze del territorio.

9 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi" e l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute"

10 Si veda il quaderno di Luigi Pasquariello

11 Si vedano la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri; e il quaderno di Legambiente

12 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri; la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio; il quaderno di Vincenzo Izzo e Sergio Izzo; e il quaderno di Antonio Basilicata

13 Si vedano l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute" alla restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri; e il quaderno di Bruno Iadaresta. Tale quesito, inoltre, è anche pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

Sono anche state chieste spiegazioni in relazione ai **principi informativi**, nell'azione di valutazione delle alternative, chiedendo se fossero stati utilizzati 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"<sup>14</sup>. Anche tale quesito ha trovato risposta dal proponente, che ha spiegato come l'analisi costi-benefici sia stata redatta seguendo una metodologia molto stringente, infatti sono state seguite le linee guida del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e per progetti di PNRR (nonostante quello sottoposto a dibattito pubblico non lo sia), oltre allo strumento di valutazione economica per la politica di coesione sociale.

In merito agli strumenti adottati per l'analisi che ha portato alla scelta dell'alternativa di tracciato sottoposta a dibattito pubblico, è stato chiesto se fosse stata utilizzata la **matrice Multi Criteri** per l'analisi comparata sinottica tra le diverse alternative di tracciato<sup>15</sup>, domanda alla quale Anas S.p.A. ha risposto mostrando come l'Analisi Multicriteri sia stata condotta seguendo le direttive della normativa.

Inoltre, è stato chiesto quali fossero le motivazioni che hanno portato a non prendere in considerazione la **realizzazione di una strada di tipologia C** inizialmente prevista, ritenendo che fosse più breve e che avrebbe ugualmente soddisfatto la ripartizione dei flussi, con costi e oneri inferiori. Infine, si è segnalato che le previsioni di traffico da cui si è fatta discendere la necessità di prevedere 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, o ancora di riduzione delle emissioni<sup>16</sup>. A tal proposito, il proponente ha risposto ripercorrendo 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

Molte richieste di chiarimento, osservazioni e proposte riguardano le **alternative progettuali**. Sebbene diverse persone abbiano riconosciuto che **l'alternativa 2 è effettivamente quella migliore**, sostenendo che sia quella più facilmente realizzabile e che comporta minori impatti ambientali<sup>17</sup>, nel corso del dibattito pubblico alcuni partecipanti si sono espressi a **favore delle alternative 1 e 3**, in quanto:

- determinerebbero un ridotto consumo di suolo in aree urbanizzate e potrebbero consentire il risanamento delle cave di San Felice a Cancellò e Santa Maria a Vico (che potrebbero ospitare il materiale di scavo delle gallerie);
- consentirebbero il rilancio del territorio mediante un'ulteriore variante in zona San Felice a Cancellò con una galleria di collegamento tra la superstrada BN-CE con il C.I.S. (Centro Ingrosso Sud) di Nola, e un possibile collegamento tra Benevento e l'asse viario Nola Villa Literno, ed al contempo, eventualmente, un altro tra la fondo Valle Isclero e la Nola Villa Literno<sup>18</sup>.

Infine, è stato segnalato da alcuni partecipanti 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 (Valutazione di Impatto Ambientale) perché troppo impattante dal punto di vista paesaggistico e socio economico.

Diversi cittadini hanno affermato, invece, che sarebbe stata preferibile esclusivamente **l'alternativa 1** poiché considerata meno impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico e sociale, sostenendo inoltre che 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 la raggiungibilità dei principali assi autostradali esistenti da parte dei residenti. Inoltre, secondo i sostenitori di questa ipotesi, l'alternativa 1 sembra rispondere meglio alle esigenze trasportistiche, in quanto garantirebbe la mobilità al traffico di attraversamento, soprattutto pesante, che non interferirebbe con il traffico locale<sup>19</sup>.

14 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

15 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"

16 Si vedano il quaderno di Legambiente; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

17 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"

18 Si veda il quaderno di Pasquale Vigliotti

19 Si vedano il quaderno di Bruno Iadaresta; il quaderno di Luigi Pasquariello; e il quaderno di Pasquale Vigliotti

Rispetto a queste osservazioni il proponente ha risposto spiegando che l'analisi preliminare ambientale è stata effettuata in ossequio alle indicazioni del codice dell'ambiente (DLgs 152/2006), il quale prevede l'analisi del rapporto tra l'opera progettata e le diverse matrici ambientali il cui risultato è un bilancio complessivo rispetto alle matrici ambientali indagate. Si è fatto cenno infatti all'interazione dell'opera con il suolo e sottosuolo, tenendo in considerazione il consumo di suolo, il potenziale inquinamento, la presenza di aree soggette a rischio frane ecc.; all'interazione tra l'opera, le acque superficiali e sotterranee da intendere come potenziale rischio di inquinamento, dispersione di falde, l'interazione con il regime idrico dei corsi d'acqua ecc.; all'interazione con la vegetazione e la fauna, tenendo presente come l'opera incida su tali aspetti in termini di sottrazione di vegetazione, potenziale distruzione della stessa, disturbo alla fauna e alla sua riproduzione. Tali aspetti, è stato spiegato, hanno un impatto diverso in funzione della naturalità o dell'antropizzazione delle aree attraversate. L'interazione con il paesaggio, infatti, nel caso della alternativa selezionata, è probabilmente più impattante rispetto alle altre alternative studiate, tuttavia nel bilancio complessivo non è determinante. Dal punto di vista dell'impatto in termini di emissioni sonore e atmosferiche, pertanto, la strada progettata sposterà il traffico dalla SS7 decongestionando i centri urbani attraversati con la conseguente diminuzione delle emissioni citate. Infine, è anche stato sottolineato da Anas S.p.A che gli eventuali superamenti di emissioni sonore in corrispondenza di edifici prossimi al tracciato verranno mitigati con specifiche barriere acustiche.

Diverse richieste, invece, hanno riguardato il riesame del terzo tracciato, ritenuto da alcuni il meno impattante dal punto di vista ambientale e sociale, dal momento che la strada passerebbe in galleria sotto la catena del Partenio.

In merito alle osservazioni emerse riguardo le diverse alternative di tracciato, la coordinatrice, è intervenuta spiegando che la Relazione conclusiva del dibattito pubblico conterrà, per ragioni di completezza, anche le osservazioni e le proposte che riguardano le alternative 1 e 3, ma ha ricordato come il dibattito pubblico, come prevede la normativa, sia relativo alla sola alternativa 2.

## **Intermodalità**

Relativamente alle ragioni che motivano la realizzazione dell'opera, nel corso del dibattito pubblico sono emerse alcune osservazioni rispetto al tema dell'intermodalità, come ad esempio la **riapertura della tratta ferroviaria Benevento-Cancello**, cosiddetta "Valle Caudina", attualmente inattiva per lavori di manutenzione della linea. A tal proposito, è stato chiesto se fosse stata analizzata l'incidenza del possibile spostamento del traffico pendolare da gomma a ferro. In particolare, si è chiesto per quale motivo, data la possibilità di riattivare la linea ferroviaria, non si sia pensato alla realizzazione di un'opera stradale più snella e 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 Marcianise per lo spostamento delle merci da distribuire localmente<sup>20</sup>. Anas S.p.A. ha così illustrato lo studio delle stime di traffico su gomma e su ferro che è stato effettuato, facendo emergere come il risultato abbia mostrato che i traffici sull'Appia non verrebbero ridotti in maniera significativa con la riapertura della ferrovia. Inoltre, ha specificato che il trasferimento di traffico merci stradale su ferrovia è al momento limitato da strozzature di capacità sulla direttrice adriatica, che avrebbe bisogno di adeguamenti e potenziamenti.

Più in generale, inoltre, si sono chieste maggiori **informazioni sulle modalità di trasporto sostenibili**, sostenendo che le politiche di mobilità dovrebbero disincentivare l'utilizzo dell'auto privata. A tal proposito, secondo alcuni, andrebbe formulata una proposta di intervento sulla mobilità a "tutto campo", che parta da un'analisi dei bisogni per elaborare un'articolazione multimodale orientata alla intermodalità<sup>21</sup>. Rispondendo a tali quesiti, Anas S.p.A. ha illustrato che per quanto concerne le modalità di trasporto sostenibili non vi sia dubbio che in generale il sistema di trasporto ferroviario sia più sostenibile di quello stradale, ma che sia anche ampiamente condiviso che, essendo il trasporto pubblico non ottimale per molte tipologie di spostamenti, soprattutto nel caso delle aree extraurbane, occorra avere valori di accessibilità stradale accettabili in termini di tempi di viaggio e di sicurezza stradale.

In termini di incentivo alla mobilità sostenibile, all'interno di un quaderno, inoltre, si auspica che agli

20 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

21 Si vedano l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute" al terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancello e Arienzo"; il quaderno di Legambiente; e il quaderno di Pasquale Vigliotti

interventi stradali siano associati ed integrati una combinazione funzionale di interventi che consentano e promuovano la **mobilità dolce** opportunamente coordinata alla rete esistente<sup>22</sup>.

## Previsioni di traffico

Un altro tema a cui è stata dedicata molta attenzione nel corso del dibattito è stato quello relativo alle **previsioni di traffico**. A tal proposito, infatti, è stato dichiarato che **l'opera, anche con un diverso tracciato, è necessaria** anche perché permetterà di ridurre il traffico, i tempi di percorrenza e gli incidenti<sup>23</sup>. Su tale tema, inoltre, è stato chiesto se con il completamento della Fondo Valle Isclero si riuscirebbe a **ridurre il traffico sull'Appia**<sup>24</sup>. Anas S.p.A. ha spiegato che si è 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. Inoltre, è stato spiegato come il proponente non abbia 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, che è stata appaltata nel 2017 da Acamir ed è gestita dalla provincia di Caserta. Mentre, nell'area interessata, Anas S.p.A. ha ribadito che gestisce e ha competenza per compiere le dovute manutenzioni sulla SS7 (nel tratto da Santa Maria a Vico a Paolisi), la SS365 e SS365 Var, entrambe Fondo Valle Isclero, e la SS700.

Rispetto agli studi di traffico si è anche registrata una critica, dal momento che secondo alcuni tali studi non terrebbero in 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. Infine, alcuni hanno chiesto al proponente quale sarà **l'incidenza della nuova infrastruttura rispetto al traffico pesante** che attualmente insiste sul territorio<sup>25</sup>. Anas S.p.A., pertanto, ha spiegato come i mezzi pesanti prediligeranno la nuova viabilità di collegamento veloce, per via dei minori tempi di percorrenza.

## Sicurezza

In molte occasioni durante il dibattito si è trattato il tema della **sicurezza**, in particolare in relazione allo studio del **tasso di incidentalità** sulla SS7<sup>26</sup>, che secondo il proponente andrebbe a ridursi grazie alla realizzazione della nuova opera. Su tale tema, in un quaderno<sup>27</sup>, ad esempio, è stato sottolineato 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 dovuti a traffico locale serale e notturno, che non sarebbero comunque evitati con la nuova infrastruttura. Anas S.p.A., a tal proposito, ha evidenziato come l'analisi dei dati di incidentalità sia 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. Il proponente ha così spiegato che tramite la lunghezza della tratta, si calcola il tasso di incidentalità a chilometro. Si è specificato come l'incidentalità sia 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.

In un quaderno<sup>28</sup>, inoltre, sono stati evidenziati i **dati della mortalità per incidenti stradali sulla rete nazionale** come criticità sulla quale è necessario intervenire. La soluzione proposta è stata quella di "ridefinire le quote delle differenti modalità di trasporto potenziando modalità di spostamento pedonale, ciclabile, trasporto pubblico e intermodalità, procedendo con la moderazione del traffico, la messa in sicurezza delle infrastrutture, l'adozione di innovazioni tecnologiche".

Sullo stesso tema, inoltre, si è chiesto se gli incidenti che attualmente si verificano sulla SS7 siano legati allo

22 Si veda il quaderno di Legambiente

23 Si vedano la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; il quaderno di Antonio Basilicata; e il quaderno di Clemente Basilicata

24 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi" e l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute"

25 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo e di ascolto del territorio "Arpaia Forchia"

26 Si vedano la restituzione del terzo incontro informativo e di ascolto del territorio "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo" e l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute"

27 Si veda il quaderno di Luigi Pasquariello

28 Si veda il quaderno di Legambiente

**stato di manutenzione della strada**<sup>29</sup>. A tal proposito, il proponente ha ribadito più volte come l'incidentalità sia collegata alla capacità di una strada, sottolineando come si sia registrato un flusso di traffico nettamente maggiore rispetto alle capacità proprie alla SS7. Inoltre, è stato ricordato come la strada attraversi molteplici Comuni che, nella maggior parte dei casi, risultano essere i gestori dei tratti di strada che li attraversano e quindi responsabili della loro manutenzione.

## Interventi previsti

### **Caratteristiche tecniche e funzionali**

Sono pervenute molteplici osservazioni circa le **caratteristiche tecniche della strada progettata**. Infatti, in più occasioni è emersa confusione sul tipo di strada e se essa sarà soggetta a pedaggi<sup>30</sup>, domande a cui Anas S.p.A. ha sempre risposto spiegando che non si tratterà di un'autostrada, bensì di una strada di tipologia B, a due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, e che non sarà soggetta a pedaggi. Più nello specifico, invece, ad una prima richiesta circa le motivazioni che hanno portato a realizzare una **curvatura accentuata ricadente nel territorio di San Felice a Cannello**<sup>31</sup>, riguardo all'opzione di tracciato arancione, Anas S.p.A. ha spiegato come la scelta sia dipesa da molteplici fattori, quali le norme per la progettazione stradale, gli svincoli da realizzare per il migliore collegamento possibile con la rete stradale esistente, o lo studio di soluzioni con il minore impatto sul territorio.

È stato inoltre richiesto un approfondimento sulla **tipologia di strada** che si intende realizzare. In particolare, è stato chiesto se tale collegamento viario sarà calibrato secondo i principi delle **smart road**<sup>32</sup>. Il proponente ha così spiegato che le nuove infrastrutture di Anas S.p.A. sono progettate al fine di migliorare la sostenibilità e l'innovazione, attraverso l'implementazione di nuove tecnologie avanzate, per cui tutte le nuove infrastrutture potranno essere predisposte per essere, in futuro, delle smart road qualora il Ministero dei Trasporti decida di inserire l'itinerario tra le infrastrutture di Smart Road.

### **Cantieri**

Alcune domande hanno riguardato, invece, i **cantieri**, tema sul quale è stato chiesto se fosse possibile **ridurre i tempi di realizzazione da 7 a 4 anni**<sup>33</sup>. A tal proposito Anas S.p.A. ha chiarito come la tempistica realizzativa di un'opera sia legata alla complessità dell'opera stessa, alle metodologie costruttive utilizzate per la sua realizzazione ed al sistema di cantierizzazione dall'impresa progettata per la realizzazione, intesa come organizzazione di attrezzature, uomini, costi e tempi. L'infrastruttura proposta, pertanto, 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, si è spiegato, 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

Durante tutto il corso del dibattito pubblico, sia attraverso gli incontri pubblici e di approfondimento che all'interno dei quaderni degli attori delle diverse municipalità, sono emerse molteplici **proposte** volte al **miglioramento del tracciato** e delle ricadute che tale infrastruttura avrà sul territorio.

### **Proposte del Comune di Santa Maria a Vico**

Per quanto riguarda il **Comune di Santa Maria a Vico**, il tema trattato è stato quello dell'accessibilità all'occupazione del suolo dell'aria artigianale. A tal proposito, si è stata richiesta una **nuova configurazione dello svincolo 4**, di connessione con le aree di Santa Maria a Vico, Arienzo e San Felice a Cannello (zona

29 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cannello e Arienzo"

30 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

31 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cannello e Arienzo"

32 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cannello e Arienzo"

33 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

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 è pertanto proposta 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 Canello (zona nord) a margine dell'Area ZES, riportata nel relativo stralcio del PUC, per servire la stessa<sup>34</sup>.

### **Proposte del Comune di Maddaloni e del Comune di Marcianise**

Per il **Comune di Maddaloni** e il **Comune di Marcianise**, 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 Marcianise<sup>35</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha affermato che avrebbe studiato la modifica richiesta, e già in occasione dell'incontro informativo su Maddaloni e Marcianise ha presentato le soluzioni in corso di elaborazione.

Inoltre, sono anche emerse due questioni relative all'impatto sui **centri abitati**. In primo luogo, si è proposto di creare un prolungamento della superstrada fino a zona Pioppo Lungo, per smaltire il traffico di via Forche Caudine<sup>36</sup>. Inoltre, è stata espressa, rispetto all'alternativa selezionata, la preferenza per una eventuale modifica progettuale che riesca ad evitare il centro abitato di Maddaloni, già fortemente trafficato<sup>37</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha affermato che la squadra di progettisti studierà la fattibilità di un'ipotesi progettuale che possa incontrare le esigenze dell'amministrazione di Maddaloni.

### **Proposte del Comune di Arienzo**

Anche per quanto riguarda il **Comune di Arienzo**, l'amministrazione ha avanzato diverse proposte migliorative, in primo luogo rispetto all'impatto sulle abitazioni e i fabbricati artigianali e commerciali. A tal proposito, è stato richiesto di traslare 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 situato nella zona di confine tra il Comune di Arienzo e il Comune di Santa Maria a Vico<sup>38</sup>. Inoltre, è stato proposto di spostare verso l'alto l'imbocco della galleria, lungo il tratto della ferrovia, per evitare ulteriori demolizioni<sup>39</sup>. In seguito, è stato chiesto di spostare di circa 50 metri rispetto al progetto attuale il tratto di strada che sovrasta la zona tra la frazione Costa e Igli, con il conseguente prolungamento del 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 abitazioni, l'amministrazione ha chiesto di prevedere soluzioni che possano mitigare l'impatto acustico e ambientale. Infine, l'amministrazione di Arienzo ha anche proposto la realizzazione di uno svincolo snello a ridosso della frazione Signorindico, dal momento che quest'area è ubicata nelle immediate vicinanze della ZTO 20D, a ridosso della zona industriale del Comune di Forchia<sup>40</sup>.

### **Proposte del Comune di Arpaia**

Per il **Comune di Arpaia**, nel ribadire l'utilità dell'opera, è stato richiesto uno svincolo stradale nei pressi della 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<sup>41</sup>.

34 Si vedano la restituzione del sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; e il quaderno del Comune di Santa Maria a Vico

35 Si vedano la restituzione del sopralluogo partecipato "Maddaloni e Marcianise"; e la restituzione dell'incontro informativo "Maddaloni e Marcianise"

36 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

37 Si veda la restituzione del sopralluogo partecipato "Marianise e Maddaloni"

38 Si veda il quaderno del Comune di Arienzo

39 Ibidem

40 Ibidem

41 Si veda il quaderno del Comune di Arpaia

## **Proposte del Comune di Forchia**

Il **Comune di Forchia**, ha trattato il tema dell'impatto dell'opera sul paesaggio che attraversa. Si è chiesto di spostare il tratto che passa per il comune in galleria, anziché in viadotto<sup>42</sup>. Anas S.p.A. ha però spiegato che 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. Ciononostante, si è detto che la proposta sarebbe stata valutata opportunamente.

## **Proposte del Comune di Paolisi**

Alcune proposte di **modifica del tracciato** sono emerse anche per il **Comune di Paolisi**. Ad esempio, è stato proposto (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. È stato spiegato, infatti, che 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<sup>43</sup>.

Qualora la Proposta A non fosse realizzabile, è stato proposto 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 Marcianise. Qualora entrambe le proposte non fossero attuabili si propone invece 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<sup>44</sup>.

Il Comune di Paolisi, inoltre, si è anche espresso in merito agli **impatti ambientali** che l'opera avrà sul territorio. A tal proposito, ad esempio, è stata espressa una preoccupazione per quanto riguarda gli impatti che la realizzazione dell'opera potrebbe avere sul progetto fotovoltaico nella cava di proprietà del comune. Inoltre, 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<sup>45</sup>. A tali richieste Anas S.p.A ha risposto spiegando 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, anche 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.

## **Proposte del Comune di San Felice a Cancellò**

Infine, per il **Comune di San Felice a Cancellò** è stata avanzata una proposta di modifica del tracciato, ovvero di traslare l'itinerario scelto in modo da non generare delle ricadute ambientali negative sul territorio<sup>46</sup>. Il proponente, a tal riguardo, ha pertanto spiegato che durante l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale verranno analizzati gli aspetti paesaggistici, ambientali e di sostenibilità per l'insieme dei territori attraversati dall'opera viaria.

---

42 Si vedano la restituzione del sopralluogo partecipato "Arpaia e Forchia"; la restituzione al secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

43 Si vedano la restituzione del sopralluogo partecipato "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi" e l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute"; e il quaderno del Comune di Paolisi

44 Si veda il quaderno del Comune di Paolisi

45 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

46 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellò e Arienzo"



## **Proposte avanzate da cittadinanza e organizzazioni**

Più in generale, per l'insieme del territorio interessato sono emerse ulteriori **proposte di modifica dell'alternativa selezionata** da parte dei/lle partecipanti al dibattito pubblico, sia attraverso gli interventi e le osservazioni poste durante gli incontri, sia attraverso i diversi quaderni degli attori che sono stati inviati alla coordinatrice.

Ad esempio, in occasione di un incontro informativo e di ascolto del territorio<sup>47</sup>, 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. A tal proposito Anas S.p.A. ha spiegato come sia emersa l'esistenza di un accordo tra RFI e Regione Campania per quanto riguarda la linea Benevento-Cancello. Inoltre, è stato spiegato come ferrovie e strade siano realizzate con pendenze diverse, impedendo di realizzare un unico sedime di percorrenza.

Un'altra richiesta, che è stata sollevata durante un incontro pubblico, è stata quella relativa alla possibilità di realizzare un **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 chilometri di tratta<sup>48</sup>. A tal proposito, però, il proponente ha risposto spiegando come la realizzazione del solo traforo, senza opere complementari, potrebbe essere dannoso per il territorio, rischiando di far aumentare il flusso presente invece di ridurlo. In altre occasioni, inoltre, si è parlato di trafori, come ad esempio quello di collegamento tra Forchia e Paolisi<sup>49</sup>, passando al di sotto di Arpaia, o 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. Anche questa proposta ha ricevuto una risposta da parte di Anas S.p.A., che è intervenuta spiegando come passare in galleria non significhi 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.

Un altro elemento su cui diversi/e partecipanti hanno discusso è anche stato quello dei **collegamenti** e degli **svincoli**. In particolare, 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<sup>50</sup>. A tale quesito il proponente ha risposto spiegando come si sia scelto di far passare il percorso attraverso Paolisi e non per Airola per diverse ragioni, tra cui il fatto che si riscontrerebbero maggiori interferenze con l'area industriale e bisognerebbe procedere con un maggior numero di espropri. Tuttavia, è stato detto che la proposta sarebbe stata studiata e valutata. In seguito, è anche stato richiesto di realizzare uno svincolo presso Arpaia, per favorire il collegamento con i Comuni di Arpaia, Forchia e Airola<sup>51</sup>. Anche per Santa Maria a Vico si è parlato di svincoli, ma questa volta chiedendo di non realizzare il secondo svincolo per il comune, 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.

Di seguito, inoltre, vengono riportate alcune **modifiche puntuali** al tracciato proposto che sono pervenute e hanno riguardato:

- lo spostamento del 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, è stato sostenuto, i suoli interessati dal tracciato proposto sarebbero in misura notevole nelle aree industriali e il tracciato sarebbe più breve di circa mezzo km, rispetto a quello scelto dal proponente<sup>52</sup>;
- l'estensione della bretella direttamente alla zona agricola per alleggerire la zona dal traffico pesante, tra Via Schiavetti e Via Cangio di San Felice a Cancello<sup>53</sup>. A tal proposito Anas S.p.A ha spiegato che il collegamento dovrà essere effettuato con una strada principale e servirà la collaborazione dell'amministrazione locale per la sua realizzazione e il mantenimento della viabilità;

47 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

48 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"

49 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

50 Ibidem

51 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"

52 Si veda il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

53 Si veda la restituzione del partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancello e Arienzo"

- l'innalzamento dell'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<sup>54</sup>;
- la progettazione del raccordo dei due tratti stradali che si incontrano nella frazione Crisci con una diversa curvatura, variabile o clotoide. Allo stesso tempo, è stato riportato che 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 e Santa Maria a Vico<sup>55</sup>.

## Collegamenti con le aree produttive

Alcune proposte che sono emerse nel corso del dibattito pubblico hanno, poi, trattato il miglioramento del collegamento con le **aree produttive del territorio**. In primo luogo, ad esempio, 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<sup>56</sup>. A questa proposta Anas S.p.A. ha risposto che, a seguito dei sopralluoghi, si è presa coscienza dell'investimento sull'area ZES, per cui si è deciso di posizionare lo svincolo all'incrocio tra via Calabricito e via Carrarone. Inoltre, è stato svolto un tavolo interistituzionale per inserire al meglio l'infrastruttura nell'area di Marcianise e Maddaloni. Rispetto a tale tema, inoltre, è anche stato richiesto di approfondire la possibilità di realizzazione di uno svincolo a servizio della zona di futuro sviluppo industriale adiacente Via Signorindico a Arienzo<sup>57</sup>. Anche questa richiesta ha ricevuto una risposta dal proponente che ha spiegato come si sia preso nota delle istanze presentate e ha spiegato che si faranno tutte le analisi e le valutazioni necessarie per poter accogliere le richieste del territorio.

## Impatto sul tessuto economico

### Impatto socioeconomico

Molta attenzione è stata dedicata dai/dalle partecipanti al dibattito pubblico all'**impatto dell'opera sull'economia del territorio**. In primo luogo, è stato condiviso da più parti che **l'opera è necessaria** perché una migliore rete infrastrutturale permetterebbe di aumentare la competitività territoriale e lo sviluppo del territorio, contribuendo ad aumentare l'occupazione e favorendo le maestranze locali e le piccole imprese. A tal proposito, si è parlato anche dei vantaggi che relativi al settore dell'industria e al migliore collegamento con Napoli per i lavoratori pendolari<sup>58</sup>. In un quaderno<sup>59</sup>, pertanto, è stata proposta la **costituzione di un comitato di sviluppo** che comprenda tutti i comuni interessati dall'opera e che 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 con percorsi dedicati per podisti e ciclisti.

Inoltre, si è 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, domanda a cui Anas S.p.A. ha risposto dicendo che a seguito dei sopralluoghi e degli incontri del tavolo interistituzionale svolti durante il dibattito, e avendo considerato l'investimento sull'area ZES, si è deciso di posizionare lo svincolo all'incrocio tra via Calabricito e via Carrarone. Tali modifiche sono state illustrate già in occasione dell'incontro informativo su Maddaloni e Marcianise (6 luglio 2023) e sono disponibili sul sito del dibattito pubblico.

54 Si veda il quaderno di Flavia Piscitelli

55 Ibidem

56 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

57 Si vedano la restituzione del sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

58 Si vedano il quaderno di Vincenzo Izzo e Sergio Izzo; il quaderno di Antonio Basilicata; la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

59 Si veda il quaderno di Antonio Basilicata

D'altro canto, invece, 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 abitazioni e un deterioramento del paesaggio<sup>60</sup>. Anas S.p.A. ha però risposto sostenendo che il decongestionamento della rete stradale favorirà le deviazioni di percorso e la sosta presso le attività presenti e che, inoltre, la maggiore accessibilità al territorio potrà far aumentare il valore degli immobili.

Inoltre, sono stati richiesti dei chiarimenti in merito alle ricadute sociali dell'opera, in particolare per quanto riguarda i **flussi demografici e le proiezioni sull'impatto sociale**, chiedendo inoltre se fossero stati coinvolti nella progettazione dei professionisti esperti sul tema dell'impatto sociale derivante dall'opera<sup>61</sup>. Anas S.p.A. ha così spiegato che per le previsioni demografiche sono stati presi in considerazione i dati all'interno dello studio preliminare presentato, che andrà successivamente approfondito. In particolare, il proponente ha spiegato che per lo studio demografico sono state utilizzate le statistiche ISTAT. Inoltre, è stato specificato che le infrastrutture di Anas S.p.A. mirino a dare una continuità territoriale e migliorare la coesione sociale, aumentando la competitività dei territori.

Su tale tema, inoltre, diversi cittadini residenti a **Paolisi** si sono detti preoccupati<sup>62</sup>. Data la limitata **estensione territoriale del Comune** con la montagna alle spalle e già attraversato dalla linea ferroviaria e dalla SS7, a loro parere, la nuova strada bloccherebbe le possibilità di espansione abitativa e imprenditoriale. Inoltre, 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. Dal punto di vista dell'impatto socio-economico dell'opera, inoltre, all'interno di alcuni quaderni<sup>63</sup> 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, è stato sottolineato come la gestione del verde di questi terreni e quelli in fascia di rispetto, si tradurrebbe in aggravii di spesa per i comuni interessati<sup>64</sup>.

## Turismo

Allo stesso tempo, è stata espressa la preoccupazione circa l'impatto che la nuova infrastruttura potrebbe avere sulle **Forche Caudine** e, di conseguenza, sul turismo locale<sup>65</sup>. Circa quest'ultimo aspetto, il proponente ha affermato di avere un gruppo di archeologi che affiancano il gruppo di progettazione e che tali tematiche verranno affrontate durante l'interlocuzione con il Ministero competente.

## Impatto ambientale

### Consumo di suolo

Molta attenzione durante il dibattito è stata data al tema del **consumo di suolo**. In generale è stato infatti chiesto quanta **superficie verde** verrà sacrificata per la realizzazione della nuova infrastruttura<sup>66</sup>. A tal proposito il proponente ha spiegato che la superficie verde interessata sarà pari a 0,6 ha (ettari), ovvero la superficie caratterizzata dalla presenza di spazi naturali importanti e alle aree a pascolo naturale e praterie<sup>67</sup>.

60 Si vedano la restituzione del secondo incontro informativo e di ascolto del territorio "Arpaia e Forchia"; la restituzione del terzo sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellone e Arienzano"; la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri; la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

61 Si vedano la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

62 Si vedano la restituzione del primo sopralluogo partecipato "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; il quaderno del Comune di Paolisi

63 Si vedano il quaderno di Luigi Pasquariello; e il quaderno di Antonio Basilicata

64 Si veda il quaderno di Antonio Basilicata

65 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

66 Si vedano la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali e l'allegato "Risposte scritte a domande pervenute"

67 Per conoscere i dettagli su come è stato effettuato il calcolo, si veda la risposta scritta pubblicata come allegato al report dell'incontro del 27 luglio sugli impatti ambientali

Si è specificato, inoltre, che nella successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale, per la perdita di queste aree, saranno previste le opportune opere di compensazione. Rispetto al tema delle **aree naturali** interessate, inoltre, si è chiesto di evitare l'attraversamento, la separazione o il frazionamento di boschi e territori 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 e che attraversa l'Isclero nella Valle Caudina<sup>68</sup>. A tal proposito, inoltre si è anche 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 attraversamenti che permettano di raccordare e potenziare la rete della mobilità ciclopedonale e del verde esistente<sup>69</sup>.

Infine, in maniera più puntuale, il **Comune di Paolisi**<sup>70</sup> ha sostenuto che le corsie previste nell'elaborazione progettuale, al netto degli espropri, si estendono per l'intero territorio comunale al limite della fascia di rispetto di 40 metri ex lege previsti, comportando di fatto un insostenibile consumo di suolo. Infine, rispetto a tale tematica, è emersa la proposta di utilizzare e sovrapporsi a tratti di strada già esistenti, al fine di limitare al minimo il consumo di suolo<sup>71</sup>.

## **Impatto paesaggistico**

Sono emerse preoccupazioni rispetto all'**impatto dell'opera sul paesaggio della Valle Caudina**. In particolare, è stato chiesto quale sarà l'**impatto visivo dei viadotti** sul paesaggio, sottolineando ancora una volta la vocazione turistica della zona. È stata avanzata anche una richiesta di chiarimento in merito alle **quote altimetriche dei viadotti**, tenendo conto che le barriere antirumore sopra di essi misurano circa 4 metri<sup>72</sup>. Anas S.p.A., rispetto a questo punto, ha spiegato che le quote altimetriche sono variabili lungo il tracciato, in modo da integrare meglio l'opera nel territorio, sottolineando come le barriere antirumore non sono previste per la totalità del percorso, ma solo ove ritenute necessarie. È stato pertanto illustrato 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. Inoltre, Anas ha sottolineato come per le aree sottoposte a vincolo paesaggistico sia prevista una specifica autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004 (codice dei beni culturali), in modo da poter valutare realmente l'impatto visivo dell'opera.

Rispetto a tale tema, inoltre, è stato chiesto come sarà possibile superare l'**analisi dell'impatto ambientale** data la ricaduta negativa, in termini di manufatti da demolire e per l'altezza dei piloni di circa 14 metri, del tracciato proposto sul territorio di San Felice a Canello<sup>73</sup>. A tale preoccupazione, il proponente ha risposto illustrando 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 esistente e potenziale, tipologia di utilizzo, rumore e vibrazioni in fase di cantieri, emissioni).

## **Emissioni**

Alcuni/e cittadini/e si sono mostrati critici verso la proposta di Anas S.p.A., perché ritengono che la nuova infrastruttura non decongestionerà il traffico presente lungo l'asse stradale interno. Al contrario, secondo il loro punto di vista, essa creerà dei **problemi relativi all'inquinamento** e dei **rischi per la salute** della popolazione<sup>74</sup>. Anas S.p.A. in risposta a tali osservazioni ha sottolineato la realizzazione dell'opera porterebbe

68 Si veda il quaderno di WWF Caserta - WWF Sannio

69 Si veda il quaderno di Legambiente

70 Si veda il quaderno del Comune di Paolisi

71 Si veda il quaderno di WWF Caserta - WWF Sannio

72 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"; e la restituzione del terzo sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"

73 Si vedano la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; il quaderno Luigi Pasquariello; e il quaderno di Antonio Basilicata

74 Si vedano la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"; la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"; e il quaderno di Clemente Basilicata

a un miglioramento della vivibilità dei centri urbani, dal momento che il traffico si sposterebbe dalla SS7 per confluire nella nuova strada, facendo conseguentemente ridurre l'inquinamento legato al traffico veicolare. Sul tema delle emissioni è stato chiesto, inoltre, se fosse possibile rendere obbligatorio il passaggio del **traffico pesante** sulla nuova strada in modo da evitare esternalità negative<sup>75</sup>. Rispetto a ciò, il proponente ha spiegato come uno degli obiettivi dell'opera sia proprio quello di ridurre su tutto il tracciato dell'Appia il traffico pesante e, di conseguenza, le emissioni inquinanti.

Al fine di **contenere l'inquinamento atmosferico e la diffusione dei gas climalteranti**, è stato poi 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<sup>76</sup>.

## Rumore

Per quanto riguarda l'impatto acustico dell'opera sul territorio all'interno del quale si inserisce, sono emerse alcune questioni nel corso del dibattito. In particolare, per il Comune di San Felice a Cancellò, si è chiesto se sia stata prevista l'**installazione di barriere antirumore** per tutelare i manufatti che si troveranno sulla nuova strada e non verranno demoliti, in particolare per Via Fosse<sup>77</sup>. Su questo aspetto, Anas S.p.A. ha rassicurato i cittadini spiegando che a seguito della realizzazione di una specifica modellazione acustica si prevede di mettere in campo un piano di monitoraggio ambientale sia nella fase precedente alla realizzazione dell'opera sia in corso d'opera e post opera, e che, nel caso di superamento dei limiti di rumore stabiliti dalla normativa, verranno apposte delle idonee barriere-antirumore.

In seguito, è anche stato chiesto se siano state previste delle **barriere antirumore vegetali**<sup>78</sup>. A tal proposito, pertanto, è emersa la proposta di realizzare delle barriere basate su delle fasce di vegetazione, invece di quelle classiche. È stato infatti sottolineato come delle barriere vegetali costituirebbero un minore pericolo per l'avifauna e creerebbero un nuovo habitat, che potrebbe essere colonizzato dalla piccola fauna, come roditori o artropodi, compensando in parte anche l'impatto inquinante del traffico veicolare. Su tale tema, Anas S.p.A. ha spiegato come le tipologie di barriere antirumore non siano ancora state progettate, in quanto la progettazione delle stesse avverrà in funzione dell'entità di rumore che verrà registrata lungo il tracciato. Allo stesso tempo, però, il proponente ha sottolineato che si cercherà di integrare al meglio le barriere nel paesaggio circostante.

## Tutela della fauna

Nel corso del dibattito sono emerse diverse osservazioni in merito alla tutela della fauna locale. In particolare si è chiesto di realizzare un **numero adeguato di attraversamenti** laddove presente un suolo agricolo o delle aree naturali<sup>79</sup>. Il proponente, pertanto, ha spiegato che i passaggi faunistici verranno localizzati e dimensionati sulla base della morfologia dell'opera e del contesto circostante in una successiva fase di progettazione dell'infrastruttura. Inoltre, alcuni/e hanno anche chiesto se si avrà la possibilità di **consultare la documentazione** relativa a tale tema nel dettaglio in modo da poter studiare gli attraversamenti tipologici, laddove la struttura non sia in viadotto e presenti degli attraversamenti faunistici<sup>80</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha risposto in maniera affermativa, ricordando come ad oggi siano stati studiati i tipologici degli attraversamenti.

Inoltre, 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 frequentate da fauna selvatica. In particolare, si è proposto di predisporre sottopassi o sopraelevate ogni 200 mt di tragitto stradale, per attraversamenti della fauna selvatica terrestre<sup>81</sup>.

75 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

76 Si veda il quaderno di WWF Caserta - WWF Sannio

77 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

78 Si vedano la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali; e il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

79 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

80 Ibidem

81 Si veda il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

## **Rischio idrogeologico**

Durante il dibattito pubblico, inoltre, è emersa la preoccupazione per gli eventuali rischi ambientali, soprattutto in relazione al rischio idrogeologico, che potrebbero aumentare in seguito alla realizzazione dell'opera<sup>82</sup>. A tale preoccupazione, il proponente ha risposto spiegando che il sistema delle acque di piattaforma sarà chiuso, costituito da vasche di prima raccolta che convogliano l'acqua in un ricettore, e che, laddove presenti zone a rischio idraulico, l'opera sarà in trasparenza.

## **Mitigazioni e compensazioni**

In generale, nel corso del dibattito, è stato chiesto quale sarà il **valore che avranno le opere di compensazione** che si realizzeranno sul territorio<sup>83</sup> e il proponente ha risposto che verranno seguite le direttive per la realizzazione delle opere compensative previste dalla procedura. Si è chiesto inoltre se siano previsti dei progetti di riqualificazione non direttamente collegati all'infrastruttura, parlando in particolare della **restituzione di aree verdi in zone degradate** del territorio limitrofo<sup>84</sup>. A tal proposito si è spiegato come le azioni di compensazione verranno definite nel dettaglio in una successiva fase progettuale. Anas S.p.A., pertanto, ha sottolineato come, una volta conclusa la fase di progettazione, si provvederà a studiare nel dettaglio il controbilanciamento dei danni ambientali arrecati a causa della realizzazione dell'opera. Un'ulteriore considerazione emersa nel corso del dibattito, inoltre, è stata quella di prendere in considerazione la possibilità di realizzare delle pannellature fotovoltaiche, dei totem eolici e/o delle micro pale eoliche al fine di **produrre energia rinnovabile da cedere ai territori interessati** dal tracciato<sup>85</sup>. Su tale tema, pertanto, il proponente ha sottolineato che, 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, qualora ne sia possibile l'installazione. Anas S.p.A, pertanto, si è detta disponibile a cedere l'energia in eccesso, rispetto al proprio autoconsumo, ai consorzi energetici, nel caso in cui qualche comune fosse interessato.

Sono inoltre emerse diverse proposte sul tema delle compensazioni auspiccate dal territorio. In particolare è stato chiesto di realizzare un **museo delle Forche Caudine**<sup>86</sup> e di **chiamare, per motivi storici, lo svincolo Arpaia-Forchia "Svincolo delle Forche Caudine"**<sup>87</sup>. Su questo, il proponente ha risposto che le richieste sono state registrate e l'apertura del museo potrebbe entrare tra le opere compensative, qualora fosse deciso in sede di Valutazione di Impatto Ambientale. Inoltre, è stato anche proposto che per il suolo consumato, o almeno per le aree "vergini", l'ente costruttore compensi con la **messa di dimora di piante** su una 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<sup>88</sup>. Infine, 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 fermarsi e osservare il sito, dal momento che il tracciato attraversa il patrimonio delle Forche Caudine<sup>89</sup>.

In termini di opere di compensazione degli impatti prodotti, infine, 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<sup>90</sup>.

---

82 Si veda la restituzione del sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"

83 Si veda la restituzione del quarto incontro informativo "Maddaloni e Marcianise"

84 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli impatti ambientali

85 Ibidem

86 Si veda la restituzione del secondo incontro informativo "Arpaia e Forchia"

87 Ibidem

88 Si veda il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

89 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

90 Si vedano il quaderno di Legambiente; e il quaderno del WWF Caserta - WWF Sannio

## Relazione con strutture e servizi del territorio

### **Impatto sui sottoservizi**

Una specifica osservazione, poi, è pervenuta circa l'impatto che l'opera proposta potrebbe avere sui sottoservizi presenti nel territorio interessato. Infatti, per quanto riguarda il **Comune di San Felice a Cancellò**, è stata segnalata la presenza di sottoservizi, quali acqua e gas nelle vicinanze della zona interessata dal progetto, in Via Schiavetti<sup>91</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha risposto dicendo che terrà conto della segnalazione e che condurrà le opportune analisi.

### **Aree con destinazione d'uso specifiche**

Per quanto riguarda invece l'impatto rispetto ad aree con destinazioni d'uso specifiche presenti sul territorio, ad esempio per il **Comune di Santa Maria a Vico**, 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 di proprietà L'ELIANTO Srl, mediante la "realizzazione di una discarica per rifiuti inerti e la sistemazione finale ad area per il tempo libero"<sup>92</sup>. Questa richiesta ha permesso al proponente di prendere contezza di un aspetto non attenzionato in precedenza. Successivamente, Anas S.p.A. ha verificato l'esistenza di un'interferenza dell'area di cava con il viadotto di progetto n°6: ci sarebbero n.3 pile ubicate nell'area di rivegetazione non ipogea. Per la risoluzione dell'interferenza si è spiegato che l'ipotesi di spostare il tracciato sia difficilmente perseguibile, dal momento che l'area circostante risulta essere densamente urbanizzata. Per questo motivo, il proponente si è impegnato a studiare delle soluzioni compatibili con il progetto della cava e a verificare la possibilità tecnica di una diversa scansione delle campate del viadotto. Se ciò non fosse perseguibile, Anas ha assicurato, si studieranno soluzioni mitigative mirate a calare le strutture del viadotto nel contesto di rinaturalizzazione della cava per armonizzare i due progetti.

Su tale tema, inoltre, 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<sup>93</sup>.

### **Opere stradali collaterali**

In alcune occasioni, durante il dibattito, è stato chiesto di dare priorità al **completamento delle opere viarie di collegamento esistenti**, quali l'asse ASI e la Fondo Valle Isclero, prima di procedere alla realizzazione di una nuova infrastruttura<sup>94</sup>, e in particolare, si è chiesto di specificare l'impatto che l'opera avrà sulla Paolisi-Pianodardine<sup>95</sup>. Il proponente ha più volte ribadito di non avere la competenza per intervenire, dal momento che non tutte le opere sono di loro competenza, ma di altre società di gestione. Tuttavia, Anas S.p.A. ha ribadito l'intenzione di raccordarsi con l'asse ASI in direzione di Benevento e collegare l'arteria stradale con la rotatoria di Paolisi, in modo da servire tutta l'area industriale e quella residenziale. Per quanto riguarda la Paolisi-Pianodardine si è specificato che si migliorerà la viabilità attuale, anche dal punto di vista idraulico, in modo tale da limitare i danni delle esondazioni dell'Isclero.

91 Si veda la restituzione del sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellò e Arienzo"

92 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

93 Si veda il quaderno del Comune di Paolisi

94 Si veda la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

95 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sul tessuto economico del territorio

## Espropri

### Indennizzi

Uno dei maggiori temi di interesse di cui si è discusso nel corso del dibattito pubblico è quello relativo agli **espropri**. In particolare sono emerse diverse osservazioni e richieste in merito al pagamento degli **indennizzi**. Ad esempio, l'amministrazione di Arienzo ha richiesto che il pagamento per l'esproprio delle abitazioni avvenga in un'unica **rata di pagamento** in modo da permettere ai cittadini e alle cittadine di riacquistare una nuova abitazione<sup>96</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha risposto spiegando che gli indennizzi saranno divisi in due tranches di pagamento, la prima corrispondente all'80% e la seconda del 20%, per poter verificare che i metri quadri di un terreno o di un fabbricato siano stati calcolati correttamente, precisando che il 20% sarà erogato subito dopo nel caso di abbattimento di un fabbricato, mentre si dovrà aspettare la fine dei lavori nel caso dei terreni. Inoltre, il proponente ha spiegato che nel caso in cui si tratti di terreni individuati come reliquati, ovvero ritenuti non più sfruttabili, i/la proprietario/a possono decidere di tenerli, ma Anas S.p.A. dovrà comunque valutarli, in modo tale che, qualora vi fosse la volontà di acconsentire all'esproprio, si procederebbe alla somministrazione dell'indennizzo calcolato.

Sempre relativamente al pagamento degli indennizzi, sono state chieste delle specifiche rispetto ai **criteri di valutazione degli immobili** da abbattere e si è chiesto se l'importo degli indennizzi fosse calcolato al netto di un'eventuale tassazione. Inoltre è stato anche chiesto se il valore economico degli espropri degli immobili fossero esenti dalla ritenuta d'acconto, ovvero se il valore netto espresso in euro, che potenzialmente riceverà il proprietario, andrà decurtato del 20%<sup>97</sup>. A tale quesito, Anas S.p.A. ha risposto spiegando come gli immobili da demolire verranno definiti sulla base dell'interferenza con il tracciato e che l'indennizzo erogato verrà calcolato sulla base del valore di mercato, e che verrà decurtato il 20% solo sulle aree edificabili.

Rispetto alla **valutazione degli immobili**, è anche stato chiesto come verranno valutate le unità per le quali sono in corso delle **domande di licenza in sanatoria per piccole difformità**<sup>98</sup>. Il proponente ha così spiegato che qualora una parte dell'immobile non fosse ancora stata sanata verranno fatte due valutazioni distinte, e che con la seconda verrà considerata anche la parte non ancora sanata, specificando che quest'importo verrà corrisposto solo a sanatoria acquisita.

Inoltre, è stato chiesto se coloro che saranno soggetti da una **trasformazione di destinazione d'uso dei propri terreni**, da edificabile in comparto a fascia di rispetto per l'infrastruttura da realizzare, saranno ristorati da indennizzo<sup>99</sup>. Ed è anche stato chiesto se verrà fatta o meno una **valutazione a metro quadrato in base all'anno di costruzione dell'immobile da espropriare**, sottolineando come un immobile costruito di recente non possa avere lo stesso valore di uno costruito cinquant'anni fa<sup>100</sup>. Al primo quesito Anas S.p.A. ha risposto spiegando che saranno previsti degli indennizzi solo per le aree interessate dalla fascia di rispetto, e che quindi non saranno edificabili. Al secondo, invece, si è risposto spiegando come l'indennizzo verrà calcolato sulla base della normativa vigente, ovvero in base al valore venale del bene, che sarebbe il suo valore di mercato.

Sempre relativamente al tema degli espropri, si è anche chiesto se le **occupazioni temporanee** di suolo saranno indennizzate<sup>101</sup>, domanda alla quale il proponente ha risposto in maniera affermativa, spiegando come esse verranno indennizzate in base alla durata della loro occupazione durante la realizzazione dell'opera. Inoltre, si è chiesto se vi saranno delle agevolazioni per gli **immobili da demolire con mutuo residuo**, dal momento che i proprietari si troveranno a versare gli interessi per un immobile che verrà demolito nel breve periodo<sup>102</sup>. A tal quesito si è risposto dicendo che il mutuo potrà essere chiuso solo nel momento in cui verrà conferita l'indennità, in seguito all'esproprio, e che quindi non sarà possibile bloccare il mutuo in corso.

96 Si veda la restituzione dell'incontro sugli espropri

97 Si vedano la restituzione del terzo incontro informativo "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellino e Arienzo"; e la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

98 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

99 Ibidem

100 Ibidem

101 Ibidem

102 Ibidem



Infine, rispetto a tale tema, sono state fatte delle richieste specifiche e puntuali rispetto al **censimento** di determinati immobili o parcelle e ai relativi indennizzi economici<sup>103</sup>, alle quali si è risposto dicendo che tali segnalazioni saranno tenute in considerazione nella successiva fase progettuale, quando le aree e i manufatti da espropriare verranno individuati in modo definitivo previa verifica presso il catasto, e che a valle della verifica verranno rideterminate le indennità di esproprio. In ogni caso, è stato sottolineato come prima dell'approvazione del progetto verrà avviata la procedura prevista dagli artt. 10 e seguenti del DPR 327/2001.

## **Lotti e manufatti interessati dall'opera**

Un altro tema relativo agli espropri che è stato più volte trattato nel corso del dibattito pubblico, infatti, è quello relativo ai **lotti e ai manufatti interessati dall'opera**.

In generale, 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<sup>104</sup>. Anas ha risposto che non ci sono edifici che vengono espropriati e non demoliti, dal momento che l'esproprio è volto alla realizzazione dell'opera.

In particolare, sono emerse diverse osservazioni rispetto alle abitazioni, ai terreni e alle aree industriali da espropriare o che si troveranno nei pressi dell'opera nei diversi comuni, come ad esempio alcune abitazioni situate presso **frazione di Crisci nel Comune di Arienzo**<sup>105</sup>. Diverse sono state pertanto le richieste specifiche relative alle **unità abitative** che sono pervenute nel corso del dibattito, che vengono riportate di seguito:

- 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 ultraottantenne<sup>106</sup>;
- una cittadina di **Arienzo** ha espresso la propria opposizione verso l'abbattimento della sua abitazione (Foglio 7 P.lla 5818 e Foglio 7 P.lla 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<sup>107</sup>;
- 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**;
- 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<sup>108</sup>;
- 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 dall'abitazione<sup>109</sup>. A tale quesito Anas S.p.A. ha risposto spiegando come nell'attuale configurazione di tracciato risulti necessaria la demolizione di tale edificio, sottolineando come però si sia ancora in una fase preliminare del progetto che potrebbe subire delle modifiche.

Inoltre, è anche 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 socio-economico del territorio<sup>110</sup>. Inoltre, è stato chiesto se un'eventuale variante al tracciato proposto aumenterebbe i numeri di manufatti da espropriare nel Comune di **Santa Maria a Vico**<sup>111</sup>. A tale domanda, il proponente ha risposto

103 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

104 Si veda il Report dell'incontro di approfondimento sull'impatto ambientale

105 Si veda il quaderno di Flavia Piscitelli. Tale osservazione, inoltre, è anche pervenuta attraverso i canali del dibattito pubblico

106 Si veda il quaderno di Giuseppa Orologio e Raul Orologio

107 Si veda il quaderno di Flavia Piscitelli

108 Si veda la restituzione del terzo incontro informativo e di ascolto del territorio "S. Maria a Vico, S. Felice a Canello e Arienzo"

109 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

110 Si veda il quaderno di Clemente Basilicata

111 Si veda la restituzione dell'incontro di approfondimento sugli espropri

spiegando che **finché non saranno state definite le modifiche definitive al tracciato non sarà possibile dare una risposta precisa e puntuale**. Allo stesso tempo, però, è stato sottolineato come si auspichi alla riduzione del numero dei manufatti da espropriare per tutti i Comuni interessati.

Alcune osservazioni e domande specifiche, invece, hanno riguardato più nel dettaglio le **aree produttive** soggette a esproprio:

- 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<sup>112</sup>. A tal proposito, Anas S.p.A. ha risposto dicendo che 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, ha specificato che 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;
- 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. A tal proposito, pertanto è stato chiesto di trovare un'alternativa all'esproprio delle particelle interessate, per preservare le attività industriali esistenti<sup>113</sup>.

Relativamente al tema del **censimento** delle aree da espropriare, inoltre, 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, si è sottolineato come non sia stato riportato il fabbricato 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, è stato segnalato che all'interno dell'elaborato, la medesima proprietà Foglio 9 Plla 5364 è censita solamente come ente urbano<sup>114</sup>. Rispetto a tale osservazione, è stato chiesto di valutare la possibilità di espropriare interamente, con un congruo indennizzo economico, le particelle di proprietà del cittadino, senza che siano frazionate. Infatti, è stato espresso come il frazionamento delle seguenti particelle, data la loro dimensione, forma ed ubicazione, le renderebbe inutilizzabili per gli impieghi attualmente consentiti dal piano urbanistico comunale del Comune di Arienzo. Anche a tale osservazione, il proponente ha risposto dicendo che la segnalazione sarà tenuta in considerazione nella successiva fase progettuale.

Sul tema dei lotti e dei manufatti interessati dall'opera, inoltre, sono anche emerse alcune **proposte puntuali**, che vengono riportate di seguito:

- 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, infatti, 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<sup>115</sup>;
- un cittadino ha proposto di passare nel suo terreno in prossimità dell'attività Luxury Rooms sulla SS 7 Appia Caudina<sup>116</sup>;
- 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<sup>117</sup>.

Sono pervenute inoltre diverse **proposte di modifica tracciato per intersezione con manufatti e terreni**

112 Ibidem

113 Si veda il quaderno di Vincenzo Izzo e Sergio Izzo

114 Quesito pervenuto attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico

115 Si veda il quaderno di Teresa Guido

116 Si veda la restituzione del sopralluogo partecipato "Paolisi e Rotondi"

117 Si veda la restituzione del sopralluogo partecipato "S. Maria a Vico, S. Felice a Cancellò e Arienzo"

**nel Comune di Paolisi**, come ad esempio 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; un'impresa in Via Muoio a Paolisi interessata dal passaggio della nuova strada all'interno della sua area di stoccaggio, in cui è posizionata anche una centralina metano; l'allontanamento del 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; il 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<sup>118</sup>. Relativamente alle osservazioni sopra citate, il proponente ha risposto dicendo che verranno fatte ulteriori verifiche.

---

118 Si vedano le restituzioni del sopralluogo partecipato "Paolisi e Rotondi"; e la restituzione del primo incontro informativo "Paolisi e Rotondi"

# Crediti

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

## **COMMISSIONE NAZIONALE DIBATTITO PUBBLICO**

Thomas De Bellis (Ufficio di Presidenza), Francesco Di Giuseppe (componente), Stefania Ravazzi (componente e relatrice), Silvia Givone (esperta), Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza).

## **ENTI TERRITORIALI**

Regione Campania, Provincia di Caserta, Provincia di Benevento, Provincia di Avellino, Comune di Caserta, Comune di Benevento, Comune di Airola, Comune di Arienzo, Comune di Arpaia, Comune di Cervino, Comune di Forchia, Comune di Maddaloni, Comune di Marcyanise, Comune di Paolisi, Comune di Rotondi, Comune di San Felice a Cancelli, Comune di Santa Maria a Vico.

## **ANAS S.p.A**

Responsabili:

Arch. Fernanda Faillace, Responsabile Procedimenti Autorizzativi – Direzione Tecnica,  
Arch. Valeria Cardaci, PMO Area A4 Centro SUD Responsabile regione Campania– Direzione Tecnica,  
Ing. Domenico Pietrapertosa RUP- Responsabile Nuove Opere Struttura Territoriale Campania.

Per il dibattito pubblico: Nicola Montesano, Biagio Latora.

Per la comunicazione: Chiara Biggi, Lorenzo Falciai, Raffaele La Pietra, Daniele Rossi Marcelli, Manuela Zucchini.

Supporto tecnico/specialistico: Alessio Camilli, Alessio Coppi, Piergiorgio D'Armini, Pina Derudas, Danilo De Dominicis, Stefano De Masi, Gianfranco Finicelli, Massimo Gargano, Pia Iasiello, Biagio Iovine, Pier Francesco Izzo, Cesare Lauricella, Andrea Mattei, Sara Pasquarelli, Attilio Petrillo, Alessio Sabatinelli, Donato Siravo, Marco Spinucci, Laura Troiani, Pietro Valerio.

## **GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

Niccolò Saraca (Vams), Agostino Nuzzolo (Aleph), Carlo Camilleri (General Engineering S.r.l.), Maria Letizia Cascelli (Vams), Luigi Costalli (Aleph), Filiberto Ferraro (Vams), Manuel Griguoli (Vams), Guido Politi (Vams), Maurizio Proietti (Vams).

## **GESTIONE DEL DIBATTITO – AVVENTURA URBANA S.R.L**

### **Coordinatrice del dibattito pubblico**

Francesca Fazio

**Gruppo di supporto al coordinamento del dibattito:** Andrea Pillon, Luca Ferracuti, Valeria Antrilli, Vittoria Bosso, Alberto Cena, Floriana Canalia, Francesca Crotti, Francesca Damonte, Sarah Meclhiorre, Yago Pasqualotto, Giulia Salis Nioi, Davide Oddone, Alessandro Talarico, Gaia Volpe, Camilla Zurlo.

## **COMUNICAZIONE STRATEGICA E SOCIAL MEDIA – COMIN&PARTNERS**

Lorenzo Boni, Carlo De Nicola, Giulio Sarti, Nicolò Scarano.

*Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico, i relatori e le relatrici degli enti, degli ordini professionali, delle associazioni di categoria, delle organizzazioni sindacali e del mondo*

*del lavoro, delle associazioni e dei comitati per i preziosi contributi forniti.*

