

COMUNE DI ALTAVILLA SILENTINA (SA)
COMUNE DI ALBANELLA (SA)

PROGETTO ESECUTIVO

(ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs 36/2023)

Relazione tecnico generale

Tav. n°:

R1

DATA: NOVEMBRE 2024

LAVORI DI ADEGUAMENTO MESSA IN SICUREZZA E
RIAMMAGLIAMENTO DELLA RETE STRADALE DEL COMUNE DI
ALTAVILLA SILENTINA (SA) E DEL COMUNE DI ALBANELLA (SA)

REV.:

Il progettista

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Il committente

Visti e pareri



COMUNE DI ALBANELLA



COMUNE DI ALTAVILLA SILENTINA



PROVINCIA DI SALERNO

**LAVORI DI ADEGUAMENTO MESSA IN SICUREZZA E
RIAMMAGLIAMENTO DELLA RETE STRADALE DEI COMUNI
DI ALBANELLA E ALTAVILLA SILENTINA**

PROGETTO ESECUTIVO

1.PREMESSA

Il presente documento riporta l'insieme delle analisi e dei risultati, delle attività conoscitive e delle proposte che costituiscono lo studio di fattibilità tecnica, economico – finanziaria e gestionale per la manutenzione straordinaria riferita all'adeguamento di messa in sicurezza e di riammagliamento della rete stradale che interessa i Comuni di Albanella e Altavilla Silentina. L'intervento è finalizzato a soddisfare le esigenze delle aree servite dal tratto di rete stradale attraverso un collegamento efficiente che contempra l'adeguamento e il potenziamento dello stesso al fine di aumentarne l'efficacia. L'obiettivo è mirato a migliorarne il livello di servizio e favorire la piena fruizione e la giusta valorizzazione degli investimenti connessi. L'adeguamento e potenziamento del tratto stradale che attraversa i due Comuni assicurerà l'accessibilità alle reti stradali principali, condizione necessaria per la crescita del territorio. Lo studio è stato elaborato secondo le indicazioni del Piano Sviluppo e Coesione 2021-2027.

La Regione Campania, con Delibera di Giunta n. 428 del 19/07/2023, ha dichiarato la strategicità dell'intervento di "Completamento del programma per la messa in sicurezza e il riammagliamento della rete stradale in Campania" nell'ambito delle politiche di sviluppo regionale per il periodo 2021-2027.

Gli Uffici tecnici del Comune di Albanella e del Comune di Altavilla Silentina, in collaborazione tra loro, hanno avviato anzitempo azioni di monitoraggio della propria rete stradale finalizzate ad assicurarne la sicurezza e promuoverne il miglioramento delle condizioni di circolazione anche attraverso il completamento di strade individuate idonee alla rifunzionalizzazione del tessuto comunale.

Tra queste, è stata indicata la necessità di provvedere ad interventi manutentivi e migliorativi della seguente arteria: da S.P. 314 a S.P. 88 attraverso la S.P. 174 nel Comune di Altavilla Silentina; diramazione S.P. 11/a con innesto alla strada vicinale Via Mastrotonno fino all'incrocio con la S.P. 420 nel Comune di Albanella. Detta arteria, in prosecuzione su via Raccoli del comune di Albanella, consente di raggiungere in breve la Strada Provinciale nel Comune di Capaccio, tronco di accessibilità alla S.S 18 ed alle principali reti stradali della piana del Sele nonché al sito archeologico di Paestum ed alle località balneari della costiera cilentana. L'importanza della percorribilità del tratto esaminato è determinata anche dall'opportunità di decongestionare il flusso di mezzi che transitano nella frazione urbana di Matinella, ponendosi come direttrice di flusso tra il raccordo autostradale di Eboli ed i centri turistici della costiera cilentana.

Il progetto viene redatto dall' Ufficio Tecnico a firma del R.U.P.; il soggetto proponente è l'Amministrazione Comunale di Albanella (SA).

2.ASPETTI NORMATIVI

La progettazione delle soluzioni è stata definita in ottemperanza alle Norme tecniche di Settore attualmente in vigore, riportate di seguito.

NORME GENERALI RELATIVE ALLE COSTRUZIONI

- ✓ **Legge 2 Febbraio 1974 N° 64** – *“Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche”*
- ✓ **Legge 5 Novembre 1971 N° 1086** – *“Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio, normale e precompresso ed a struttura metallica”*;
- ✓ **D.M. LL.PP. 17 Gennaio 2018** - *Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”*;
- ✓ **Circolare del M.M. LL.PP. N° 7 del 18 Gennaio 2019**- *“Istruzioni per l'applicazione dell'aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni di cui al D M. del 17.01.2018”*;

Relativamente alla progettazione delle componenti stradali, esse sono state eseguite in ottemperanza alle Norme tecniche di Settore attualmente in vigore, riportate di seguito.

- ✓ D.Lgs n. 35/2011 del 15 marzo 2021 s.m.i.
- ✓ D.Lgs n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. – Nuovo Codice della Strada;
- ✓ D.P.R. n.495 del 16 dicembre 1992 e s.m.i. – Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- ✓ D.M. del 01 giugno 2001 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) – Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade;
- ✓ D.M. del 5 Novembre 2000 n.6792 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e s.m.i. – Nome funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- ✓ D.Lgs n. 151 del 27 giugno 2003 – Modifiche ed integrazioni al codice della strada;
- ✓ D.M. del 22 aprile 2004 (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) – Modifica del decreto 5 Novembre 2001 n.6792, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- ✓ D.M. del 19 aprile 2006 (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni;
- ✓ R:R. n.7/2006 “Norme tecniche per la costruzione delle strade”;
- ✓ D.L. del 02 marzo 2012 n.16 convertito in L. del 26/04/2012 n.44 – Modifiche e integrazioni a CdS

In data 24.08.2006 è entrato in vigore il D.M. 19.04.2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, all’interno del quale sono contenute le indicazioni per il dimensionamento delle circolazioni rotatorie e il dimensionamento delle corsie di accelerazione e decelerazione da impiegare negli svincoli. Tale Decreto

Ministeriale recepisce parzialmente le differenti revisioni dello studio a carattere pre-normativo che si sono succedute nel tempo a partire dall’anno 2000.

Oltre tale decreto, nei limiti dell’oggettiva praticabilità degli interventi previsti in relazione al contesto territoriale e infrastrutturale esistente, sono state adottate le seguenti normative ed indicazioni:

- ✓ Regolamento n. 7 Regione Lombardia del 24.04.2006 “Norme tecniche per la costruzione delle strade”
- ✓ Normativa Francese SETRA “The design of interurban intersections on major roads. Atgrade intersections”; la quale contiene sia principi metodologici che riferimenti progettuali che possono essere efficacemente utilizzati in Italia;
- ✓ Normativa del **Regno Unito** “Highway Agency. Design Manual for Roads and Bridges”
- ✓ Normativa **Tedesca** “Road and Transport Research Association (FGSV), 2012. Guidelines for the Design of Rural Roads (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL)“.

Per quanto concerne il progetto delle barriere di sicurezza e degli altri dispositivi di ritenuta, esso è stato sviluppato prendendo a riferimento le ulteriori seguenti normative:

- ✓ DM 18/02/1992 n. 223 – Recante le Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale;
- ✓ DM 21/06/2004 n. 2367 Recante le Istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali;
- ✓ DM 28.06.2011: Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO ECONOMICO

ALBANELLA

Albanella è un comune italiano di circa 6.222 abitanti con capoluogo posizionato su di una collina che domina tutta la Piana del Sele, a metà strada tra i Monti Alburni ed il Golfo di Salerno.

Il resto del territorio comunale si sviluppa in pianura o su altre piccole collinette comprese tra i fiumi Sele e Calore lucano a nord ed il Monte Soprano (1.082 m s.l.m.) a sud. Il territorio di Albanella si inserisce in un quadro di complessità e ricchezza geomorfologia ed orografica oltre che solcato da importanti vie d'acqua, in primo luogo il fiume Sele. Importante l'adiacenza con il parco del Cilento, Albanella ricade nella Comunità Montana del Calore Salernitano, insieme con i comuni di **Altavilla** – Roccadaspide – Giungano - Trentinara. La comunità montana del Calore è in stretta relazione con le zone: Alburni-Vallo di Diano - Gelbison Cervati - Alento Monte Stella. In particolare il territorio di riferimento è in relazione con quello degli Alburni che è una dominante ambientale e paesaggistica. Gran parte del territorio comunale, non edificato, è destinato alla coltivazione di prodotti tipici della piana del Sele (cereali, vite, olive e fichi), agli allevamenti zootecnici ed alle attività di trasformazione che vengono svolte nel territorio comunale in aziende operanti nell'agro-alimentare. Circa la metà della popolazione attiva residente è impiegata direttamente, o attraverso l'indotto, nel settore agricolo, realtà che il potenziamento del tratto stradale di via Mastrotonno potrà consentire di incrementare soprattutto per un collegamento più diretto con i comprensori dell'area caratterizzati da importanti potenzialità economiche-produttive. I comuni di **Albanella e Altavilla Silentina** rientrano tra le zone più importanti per la produzione di mozzarella di bufala campana DOP.



 Via Mastrotonno

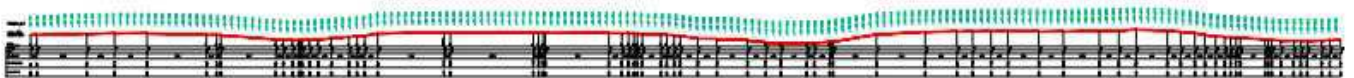
ALTAVILLA SILENTINA

Altavilla è un comune italiano di circa 1.800 abitanti e si estende su due dorsali della stessa collina, avendo il centro storico verso sud-ovest, mentre la parte nuova del paese costruita dopo la seconda guerra mondiale si estende verso nord-est. Il capoluogo è posizionato strategicamente avendo a est il monte Pizzuto (1403 m s.l.m.) della catena dei monti Alburni, a ovest la piana del fiume Sele e il Mar Tirreno. Il territorio comunale di 52 km quadrati è situato in parte nella piana del Sele in e parte in collina, ed è bagnato dai fiumi Calore Lucano, che ne delimita la gran parte del confine a nord e a ovest, il torrente Malnome a sud e il torrente Cosa a sudovest.

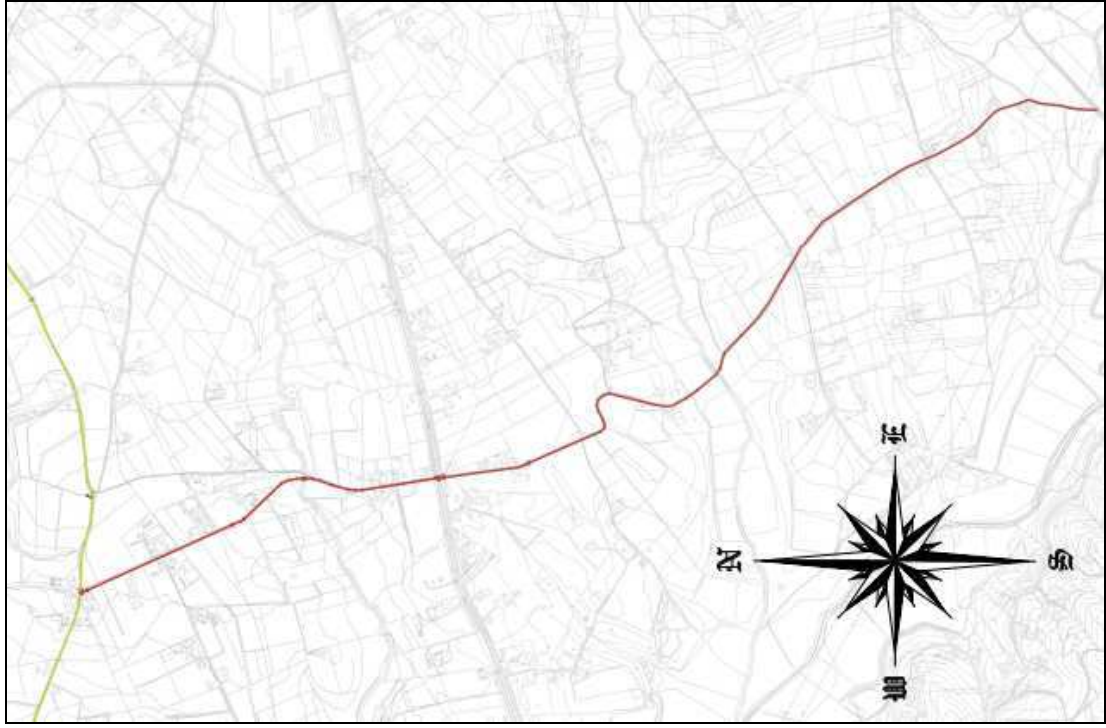
Gode di una vista panoramica sulla Piana del Sele e che include l'isola di Capri, i Monti Lattari delle costiera amalfitana e vista panoramica sulla città di Eboli e sulla parte centro-nord della pianura del Sele. L'economia è caratterizzata dalla presenza di allevamenti bufalini e dall'agricoltura. Le coltivazioni di tabacco, frumento, olive, pomodori, fichi e meloni, danno occupazione a una larga fetta della popolazione attiva mentre resta discreta l'incidenza dell'industria, insediata soprattutto in località Borgo Carillia, Cerrelli e Scanno con alcuni stabilimenti alimentari (conservenze, carni e formaggi).

Le esigenze della comunità richiedono un potenziamento del sistema delle infrastrutture e una manutenzione dell'esistente. Pertanto questa arteria, che potrà rivestire un ruolo importante nell'economia dell'intero territorio, necessita di urgenti interventi finalizzati ad una messa in sicurezza attraverso lavori di manutenzione straordinaria che contemplino il ripristino del piano stradale dissestato, adeguamento della carreggiata, lavori di messa in sicurezza delle opere d'arte presenti lungo il tracciato viario, realizzazione di impianto di pubblica illuminazione nonché di un idoneo sistema di segnaletica sia orizzontale che verticale.

Il tratto si sviluppa per una lunghezza di circa 4.810,47 metri partendo da una quota di 31,15 s.l.m. fino a quota di 30,20 s.l.m.



L'intervento, di fondamentale importanza al fine di decongestionare il traffico locale collega la S.P. 314 con la S.P. 88.

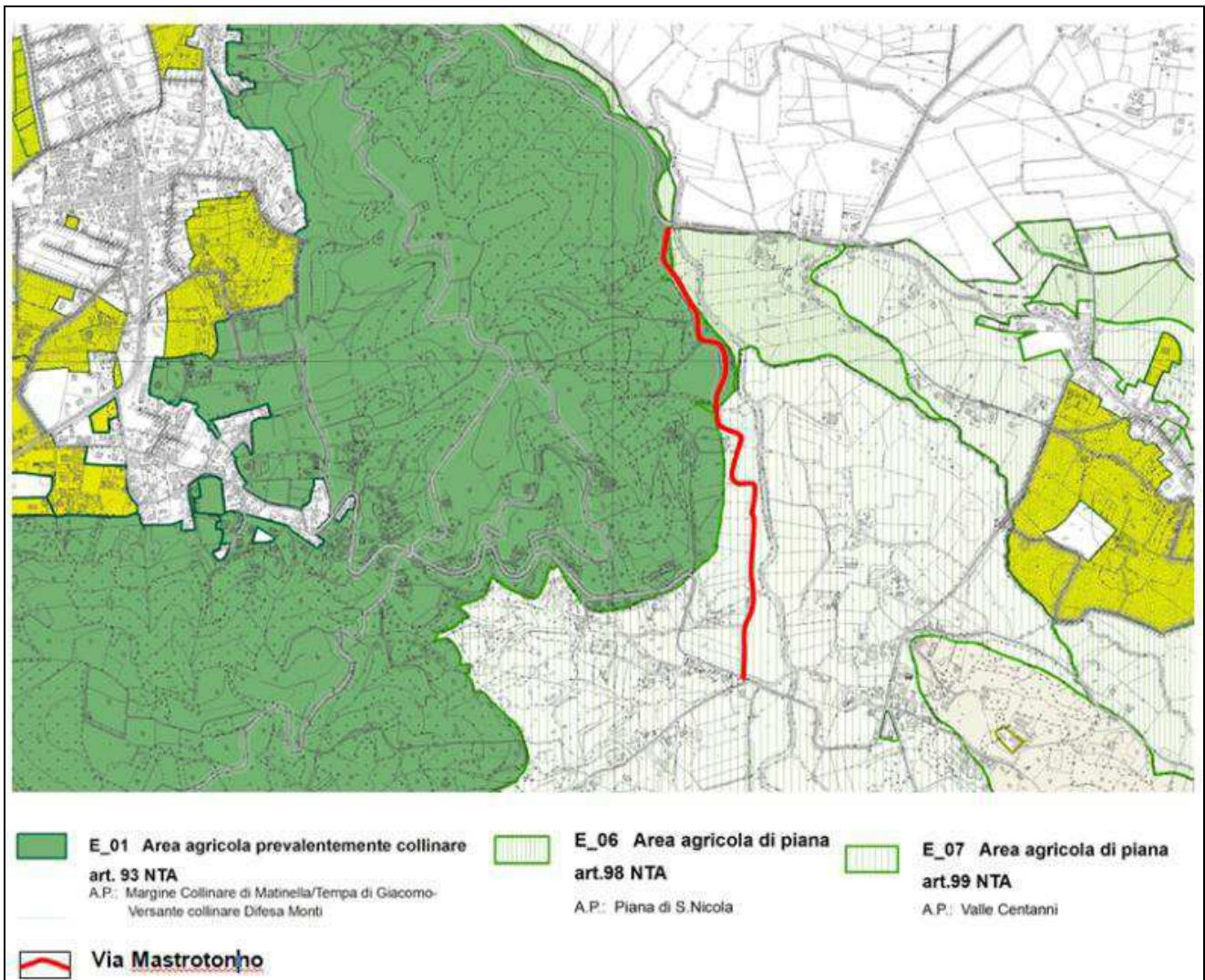


4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

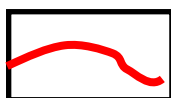
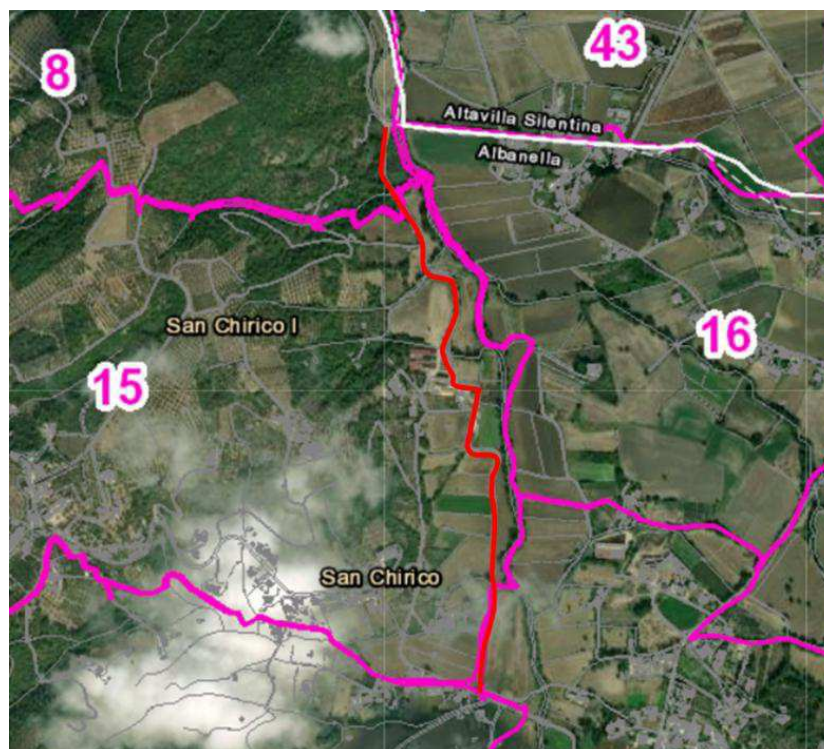
Nel Comune di Albanella, l'area in esame è individuata nel vigente strumento Urbanistico Comunale come area agricola rurale in pianura (z.t.o. E_01; E_06 ; E_07) , a servizio di masserie e piccoli nuclei rurali residenziali.

Per quanto attiene gli aspetti vincolistici e orografici, il tracciato comunale non è sottoposto a vincoli paesaggistici, non ricade in zona SIC, né in zona ZPS e non risulta perimetrata nella cartografia dell'Autorità di Bacino tra le aree a rischio.

Stralcio di PUC con indicazione del tracciato stradale oggetto di intervento – Tratto in pianura

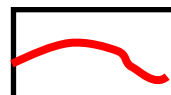
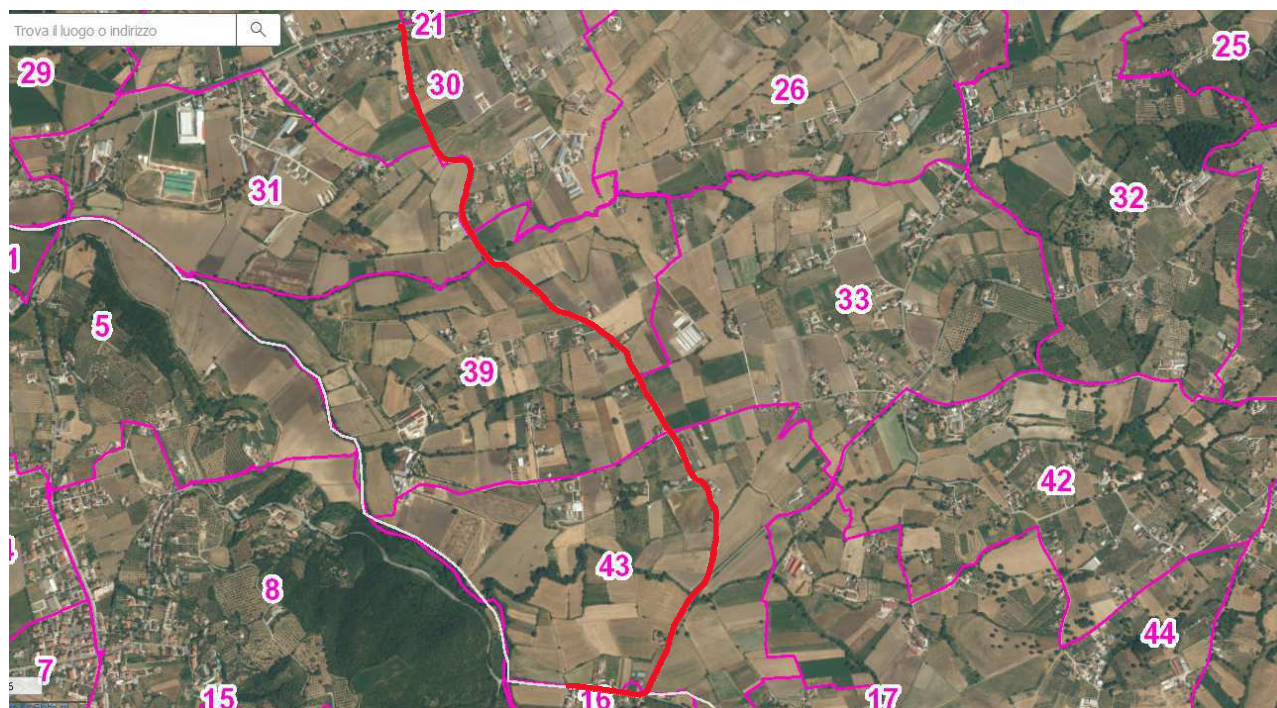


Catastalmente la strada è riportata al foglio 8 e al foglio 15 del Comune di Albanella con innesto dalla S.P. 11a che delimita il confine con il **Comune di Altavilla Silentina**.



Via Mastrotonno - ortofoto con evidenza del tracciato

Nel Comune di Altavilla Silentina, l'area in esame è riportata al foglio 30 -39 - 43



Strada oggetto di intervento

Per quanto attiene gli aspetti vincolistici e orografici, il tracciato comunale non è sottoposto a vincoli paesaggistici, non ricade in zona SIC, né in zona ZPS e non risulta perimetrata nella cartografia dell'Autorità di Bacino tra le aree a rischio.

5. DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI

Albanella: tratto S.P.11/a – S.P. 420 (via Mastrotonno)

La strada dal punto di vista della classificazione, secondo il testo consolidato 2018 del D.Lgs 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" con le successive modifiche/abrogazioni dell' Agosto 2017, così come definita all'art. 2 comma 2, lettera " f " , è classificata di tipo:

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.

Allo stato attuale la strada si presenta danneggiata con dissesti diffusi lungo tutto il suo sviluppo; ciò è ascrivibile sia alla normale obsolescenza delle opere, sia alle infiltrazioni al di sotto del piano stradale dovute alla cattiva regimentazione delle acque e alla scarsa manutenzione delle cunette.



Il percorso è interessato da diverse buche profonde; un manto stradale ormai deteriorato che, a causa anche delle avverse condizioni atmosferiche degli ultimi tempi, rende poco praticabile l'intero tratto.

La segnaletica orizzontale e verticale, idonea a regolamentare la circolazione di veicoli e di persone, è assente.



In alcuni tratti della strada esistono muretti di contenimento mentre in altri solo scarpate in terra e assenza di cunette, se non piccoli tratti con cunette in terra.



Il fondo stradale e' composto da massicciata stradale in pietrame ed in alcuni tratti in terra con soprastante manto di asfalto, allo stato molto deteriorato.

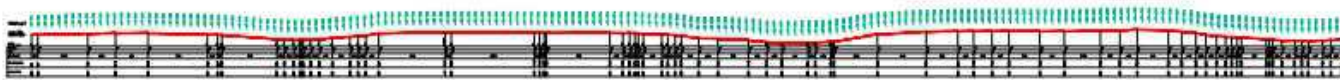




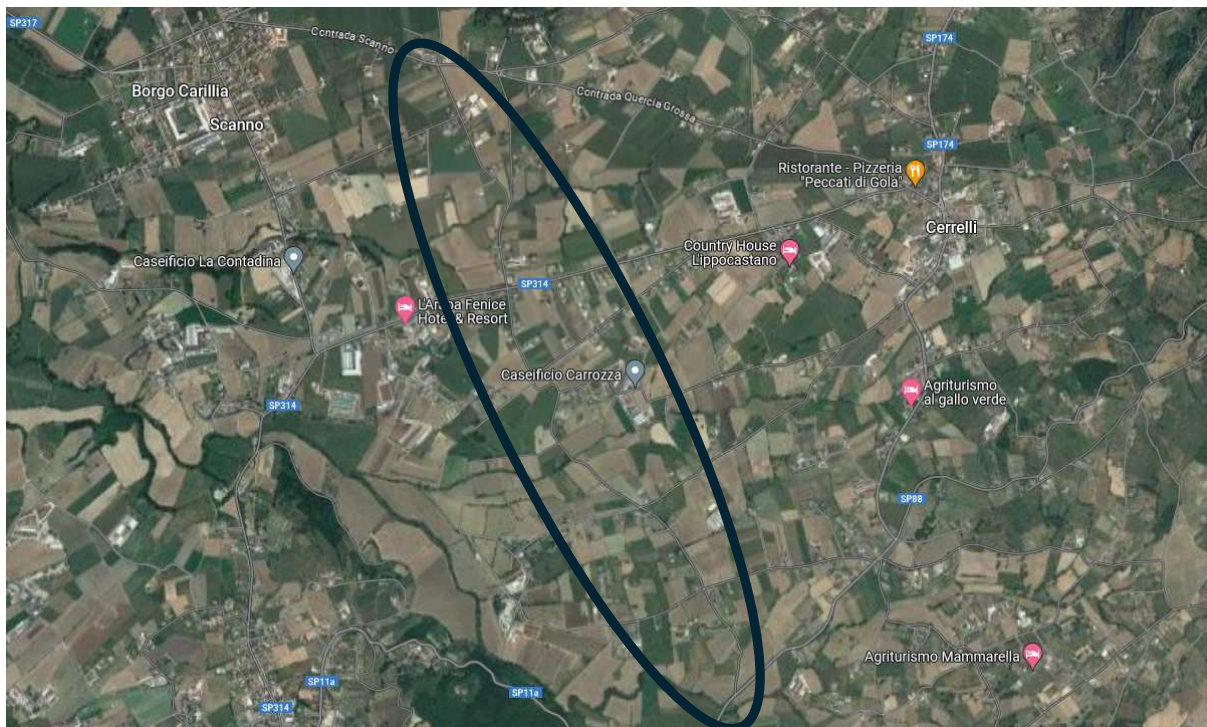
Pertanto, al fine di incrementare la sicurezza stradale, migliorare la percorribilità e ridurre i rischi per l'incolumità degli automobilisti, sono necessari interventi di adeguamento della carreggiata ove necessario, manutenzione della pavimentazione stradale e delle opere d'arte presenti lungo il tracciato viario, la realizzazione di una opportuna segnaletica orizzontale e verticale, la realizzazione di impianto di pubblica illuminazione.

Altavilla Silentina: tratto S.P.88 – S.P. 174

Il tratto 2 si sviluppa per una lunghezza di circa 4.810,47 metri partendo da una quota di 31,15 s.l.m. fino a quota di 30,20 s.l.m.



L'intervento, di fondamentale importanza al fine di decongestionare il traffico locale collega la S.P. 314 con la S.P. 88.



Da sopralluoghi effettuati, si è potuto verificare un diffuso e generalizzato stato di degrado del manto stradale dovuto principalmente all'intenso traffico veicolare.

Da tali riscontri si evince uno stato di degrado di livello alto e medio, sotto forma dei seguenti dissesti:

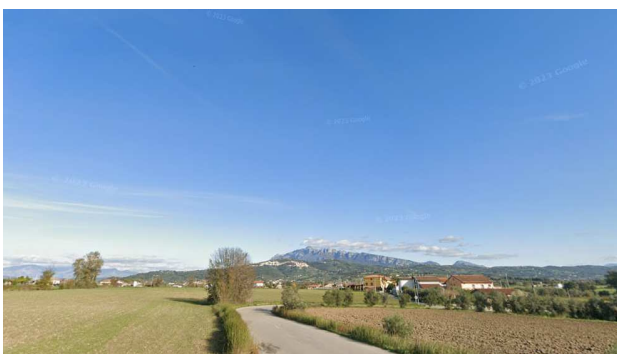
- a) buche che si presentano in modo sporadico;
- b) cedimenti localizzati in corrispondenza dal passaggio di mezzi pesanti;
- c) rappezzati in corrispondenza di alcuni ripristini (originati da scavi);
- d) fessurazioni a blocchi, soprattutto lungo il percorso delle ruote dei veicoli e in corrispondenza di rinterro scavi;
- e) zone in prossimità del centro abitato non perfettamente illuminate o prive di pubblica illuminazione;



Le condizioni dei tratti interessati dall'intervento impediscono una percorrenza in sicurezza, in quanto ogni singolo tratto presenta zone dissestate con avvallamenti più o meno profondi del manto stradale.

Quanto su espresso risulta maggiormente evidente in presenza di avverse condizioni meteo, poiché nelle disconnessioni del manto stradale vi è ristagno di acqua anche piuttosto consistente in alcune zone.

Lo stato attuale della segnaletica orizzontale non è più efficace poiché non è più assicurata la visibilità del percorso stradale, diminuendo di conseguenza la sicurezza stradale, soprattutto durante la guida notturna.





6. OBIETTIVI

L'adeguamento della sede stradale e la messa in sicurezza dell'intero tracciato soddisfa l'esigenza di integrare la rete delle strade comunali. La valorizzazione delle strade comunali si pone quindi come elemento imprescindibile della strategia di sviluppo locale.

Lo spopolamento ed invecchiamento della popolazione determina un impoverimento del tessuto sociale e staticità del tessuto economico, con inevitabili e significative criticità. La potenzialità dell'area interessata è rappresentata soprattutto dalla ricchezza di produzioni agricole e dalla filiera bufalina, ancora oggi per la maggior parte dei casi inesprese.

L'implementazione del sistema delle infrastrutture viarie darà un impulso significativo non solo al settore trainante agricolo e zootecnico ma anche alla proposta naturalistica-ambientale del territorio. Gli interventi necessari per rendere maggiormente fruibili le strade interne sono relativi alla loro riqualificazione, in particolare la messa in sicurezza ed il miglioramento della percorribilità viaria.

7. TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI

La causa principale del deterioramento delle sovrastrutture stradali è senza dubbio dovuta all'azione di trascinamento dell'acqua meteorica che, non convogliata nelle apposite cunette, spesso occluse o inesistenti, si riversa nella strada trascinando detriti, sabbia e ghiaia e creando una serie di solchi e di accumuli di materiale. Le opere di regimazione idrica quali cunette, attraversamenti e cavalcafossi necessitano quindi di urgente manutenzione (pulizia ed eliminazione della vegetazione occludente, risagomatura, livellamento). In alcuni punti, è necessaria la costruzione di nuovi cavalcafossi e attraversamenti, in modo da convogliare adeguatamente le acque verso i punti di deflusso naturale; in altri, in corrispondenza di tratto in rilevato ed in presenza di attraversamento stradale, occorre proteggere la circolazione stradale mediante barriere laterali di protezione.

La lavorazione finale è la ricarica eseguita con misto di cava di natura basaltica adeguatamente costipato dello spessore medio di 10 cm, dando alla sede stradale le giuste pendenze e la corretta baulatura per il veloce deflusso delle acque meteoriche. L'arteria riprende un tracciato già esistente consentendo di limitare l'intervento ad un adeguamento dimensionale dell'esistente, al rifacimento della piattaforma stradale, alla dotazione di cunette per il regolare deflusso delle acque meteoriche, alla realizzazione della rete di pubblica illuminazione.

L'adeguamento dimensionale mira a garantire nei tratti più stretti una larghezza stradale con corsia pari ad almeno 2,80 ml e 5,50 ml per la doppia corsia, con l'ulteriore ingombro delle zanelle stradali per il deflusso delle acque meteoriche e delle opere di ritenuta stradale. L'intervento previsto intende ammodernare l'intero tratto di strada sul quale è previsto il transito di mezzi di maggiore larghezza e peso. Alla luce delle esigenze espresse dalle Amministrazioni Comunali è stato redatto il presente progetto che tende ad eliminare le condizioni di pericolo, adeguare e potenziare la viabilità del tratto interessato, garantire collegamenti tra le località comunali e quelle provinciali attraverso il riammagliamentamento con la propria rete stradale.

La soluzione progettuale è stata sviluppata nel dettaglio elaborando lungo l'intero percorso stradale

varie sezioni stradali tipo di progetto, che, in base alla piattaforma stradale, si differenziano per le quantità di scavi e rinterri, per la presenza di differenti opere di sostegno esistenti sia a valle che a monte e per la presenza dei sistemi di deflusso delle acque meteoriche. E' inoltre prevista la realizzazione/integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione.

L'impianto di illuminazione è progettato tenendo conto delle esigenze di illuminamento (uniformità, comfort visivo, ecc.) e dei vincoli connessi con la zona da illuminare (strade).

Per l'illuminazione della strada in questione sono stati adottati pali di altezza fuori terra mt. 7,80 con relativo corpo illuminante dotato di una tecnologia LED rivolti verso il basso, produttori luce color bianco caldo 3250K. Al piede di ogni palo è stato previsto un idoneo sistema di ancoraggio mediante realizzazione di un plinto in cls gettato in opera con relativo pozzetto prefabbricato e relativo chiusino in ghisa a riempimento contenente il dispersore per la messa a terra del palo. L'alimentazione elettrica dei corpi illuminanti è garantita da un impianto collegato alla linea di alimentazione facente capo ad un quadro elettrico generale.

In sintesi, la soluzione di progetto prevede i seguenti interventi:

- 1) Interventi di rimozione di detriti e apparati radicali, decespugliamento dei canali esistenti per il ripristino della relativa funzionalità;
- 2) Piccole escavazioni necessarie per la sagomatura del tracciato stradale esistente in modo da raggiungere la larghezza della piattaforma stradale come da sezioni stradali di progetto;
- 3) Demolizione degli strati superficiali della pavimentazione stradale esistente;
- 4) Compattazione del piano di posa della piattaforma stradale;
- 5) Realizzazione di uno strato di fondazione in misto cementato di spessore minimo di 15 cm e fino ad un massimo di 40 cm nella zona di sagomatura;
- 6) Realizzazione della pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso costituita da strato di base, binder e tappetino di usura (10 + 5 + 3) cm;
- 7) Realizzazione di zanelle stradali in conglomerato cementizio, con funzione anche di cordolo perimetrale nel caso di assenza delle opere di sostegno laterali (conglomerato, casseforme e debole armatura);
- 8) Parziale manutenzione muri di sostegno dei terrapieni e muri di controripa
- 9) Realizzazione impianto di pubblica illuminazione;
- 10) Dotazione di barriere di sicurezza in acciaio zincato a caldo;
- 11) Dotazione di segnaletica stradale;
- 12) Esecuzione dei rinterri e o rilevati con materiali provenienti dagli scavi, secondo la sezione di progetto stradale;
- 13) Trasporto a discarica dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni;
- 14) Oneri di discarica per il conferimento dei materiali trasportati a rifiuto.

8. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Il principio Do No Significant Harm (DNSH) di cui all'art. 17 del Regolamento UE 2020/852, declinato sui sei obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ossia:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici;
2. adattamento ai cambiamenti climatici;
3. uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine;
4. economia circolare;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
6. protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi;

ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

Le amministrazioni sono chiamate, infatti, a garantire concretamente che ogni misura non arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottando specifici requisiti in tal senso nei principali atti programmatici e attuativi.

L'obiettivo è quello di indirizzare gli interventi finanziati e lo sviluppo delle riforme verso le ipotesi di conformità o sostenibilità ambientale previste, coerentemente con quanto riportato nelle valutazioni DNSH, operate per le singole misure nel PNRR. Allo stato attuale si ritiene che l'impatto generato sui sei obiettivi dall'intervento in oggetto sia non sostanziale. L'incidenza che l'intervento avrà sulle componenti ambientali può essere valutata con riferimento alla fase di cantiere ed alla successiva fase di esercizio.

La prima è transitoria e durerà il tempo necessario alla realizzazione dei lavori, la seconda invece è permanente e va quindi valutata con maggiore approfondimento.

La fase di cantiere che interessa il progetto durerà per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Al fine di identificare gli impatti sull'ambiente sono state individuate le principali attività che verranno svolte durante la fase di cantiere:

- Demolizioni, rimozioni, scavi e movimenti di terra;
- Strato di rinforzo sede stradale;
- Conglomerato bituminoso per pavimentazione stradale;
- Realizzazione impianto di pubblica illuminazione.

Il giudizio per le attività con potenziale impatto sull'ambiente è stato espresso verificando se ad esse sono associati miglioramenti delle condizioni ambientali o se, invece, il loro manifestarsi comporta un decadimento delle condizioni ambientali. Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, vista la profondità contenuta degli scavi per il posizionamento del cavidotto della pubblica illuminazione, si stimano impatti non significativi sulla stabilità geomorfologica dei versanti e sulla modifica degli equilibri preesistenti.

Durante la fase di cantiere verranno prodotti rifiuti costituiti dalle terre e dagli inerti provenienti dagli scavi e dalle demolizioni, che saranno smaltiti presso discariche autorizzate.

Non si rilevano impatti a carico della componente ambientale acqua, in quanto non vi saranno sversamenti durante la fase di cantiere. Per quanto riguarda il comparto aria, si può ritenere che le fasi di demolizione, escavazione hanno un lieve impatto in termini di produzione di polveri, che comunque risulta reversibile nei tempi di conclusione del cantiere. Il cantiere comporterà un lieve impatto anche sulla popolazione residente, in termini di rumore e di ingombro dell'area. Non vi saranno impatti sulla salute umana. Al fine di attenuare le compromissioni della qualità paesaggistica legate alle attività di cantiere, saranno adottate le più idonee modalità operative per contenere la produzione di materiale di rifiuto, limitare la produzione di rumori e polveri dovuti alle lavorazioni direttamente ed indirettamente collegate all'attività del cantiere, fattori che comunque si configurano come reversibili e contingenti alle fasi di lavorazione.

Pertanto, l'analisi svolta nella redazione dello Studio di fattibilità Ambientale ha mostrato l'assenza di impatti significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'opera in oggetto.

Per quanto appena descritto non sono da prevedersi interventi per la mitigazione degli effetti dell'opera. Come illustrato, in relazione alla natura e vocazione dell'area ed alle caratteristiche delle opere in progetto, non si rilevano, nel complesso, ricadute negative di natura ambientale significative o, in ogni caso, "non sostenibili" sul contesto ambientale coinvolto.

In conclusione, da quanto sopra emerso si può dedurre che non sussiste alcun particolare vincolo o limitazione interferente sull'area di intervento che ne possa condizionare la fattibilità mentre si rilevano impatti molto positivi sulla crescita di occupazione diretta ed indotta che il progetto comporta, con indiscussi benefici socio-economici.

9. FATTIBILITA' DELL'INTERVENTO

Sulla base delle indagini svolte nello studio di fattibilità, si può asserire, senza alcun dubbio, che il potenziamento, l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'arteria di riammagliamento della rete stradale che interessa i comuni di Albanella e di Altavilla Silentina è pienamente fattibile per quanto attiene sia gli aspetti tecnici che economici analizzati e consente il completamento degli interventi previsti dalle Amministrazioni Comunali, finalizzati alla riduzione dei fenomeni di congestionamento delle attuali strade di collegamento. Tale progetto manifesta una chiara coerenza strategica con la programmazione comunale degli interventi relativi a strade di collegamento, in quanto, come si è già esposto precedentemente, l'area svolge un ruolo di notevole interesse per la rivalutazione e il rilancio dell'economia rurale. Inoltre la strada potrà favorire la mobilità tra le varie aree contigue, creando un percorso alternativo ad altre arterie spesso interessate da intenso traffico veicolare, favorendo il decongestionamento del traffico nelle zone ad alta densità, e potenziando la sicurezza nella circolazione. Lo sviluppo del computo metrico ha evidenziato un costo congruo dell'intervento, tale da essere sostenibile dal punto di vista finanziario.

10. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

La stima dei costi di realizzazione dell'ampliamento e messa in sicurezza del tratto di strada interessato risulta indispensabile già nelle prime fasi di programmazione dell'opera per una prima valutazione dell'opportunità dell'intervento, secondo una procedura di confronto fra costi e benefici attesi che preclude alla valutazione costi/benefici tipica delle fasi di progettazione più avanzata. I costi di realizzazione dell'ampliamento e messa in sicurezza della strada seguono la schematizzazione tipica delle opere pubbliche, dalle fasi iniziali dei primi studi fino all'entrata in servizio dell'infrastruttura, per continuare poi con le spese di gestione legate alla vita utile attesa dell'opera. Per le valutazioni economiche riguardo alla soluzione individuata è stata effettuata una stima preliminare dei costi delle opere utilizzando il prezzario

anno 2024 Approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4 del 10.01.2024 ad oggetto "D.lgs. 31 Marzo 2023, n.36 - L.R. 27 febbraio 2007, n. 3", pubblicata sul BURC n. 7 del 16.01.2024 ed è stato definito un quadro economico globale dell'intervento.

La stima sommaria dei lavori previsti in progetto è stata redatta attraverso una valutazione parametrica delle lavorazioni da eseguirsi. Le somme a disposizione per la progettazione, direzione lavori, per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, per collaudo, sono state valutate proporzionalmente all'entità dei lavori da eseguirsi.