



# COMUNE DI MONTECORVINO PUGLIANO

## Provincia di Salerno

### ADEGUAMENTO DEL PROGETTO PRELIMINARE AL PIANO URBANISTICO

#### ATTUATIVO COMPARTO BIVIO PRATOLE

Determina Dirigenziale n.313 del 18.11.2011

# R3

## Studio di prefattibilità ambientale

scala 1:500

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	<i>architetto</i> Gerardo Cerra
IL PROGETTISTA	<i>ingegnere</i> Daniele della Corte
GRUPPO DI LAVORO	<i>architetto</i> Francesca Ciacimino
	<i>ingegnere</i> Christopher Giuseppe Immediato
	<i>geologo</i> Aniello Poto
	<i>architetto</i> Giuseppe Ricco
COLLABORATORI	<i>geometra</i> Iuliano Coralluzzo
	<i>geometra</i> Alessandro Pisaturo
SINDACO	Domenico Di Giorgio
ASSESSORE ALL'URBANISTICA	Renato Stabile

SPAZIO RISERVATO ALL'ENTE

PROPOSTA

ADOZIONE

APPROVAZIONE



COMUNE DI MONTECORVINO PUGLIANO

UFFICIO DI PIANO - via Roma, 1 - Montecorvino Pugliano 84090 - telefono 0898022250 - fax 089801266 email: [ufficiodipiano@comune.montecorvinopugliano.sa.it](mailto:ufficiodipiano@comune.montecorvinopugliano.sa.it)

**Progetto preliminare delle opere in attuazione del**  
***Piano Urbanistico Attuativo del "Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Franzese"***  
**STUDIO DI PREFATTIBILITA'**

1	PREMESSA .....	2
2	VERIFICA DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E VINCOLI NORMATIVI .....	2
2.1	<i>Piano territoriale regionale</i> .....	2
2.2	<i>Piano territoriale di coordinamento provinciale</i> .....	3
2.3	<i>Piano urbanistico comunale</i> .....	4
2.4	<i>Piano di zonizzazione acustica</i> .....	4
2.5	<i>Piano di assetto idrogeologico destra Sele</i> .....	4
3	ANALISI VINCOLISTICA DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO .....	4
4	IL PROGETTO .....	5
4.1	<i>Inquadramento geografico</i> .....	5
4.2	<i>Inquadramento geologico e idrogeologico</i> .....	5
4.3	<i>Descrizione del progetto</i> .....	6
4.4	<i>Inquinamento e disturbi ambientali</i> .....	6
4.1	<i>misure di riqualificazione e miglioramento ambientale</i> .....	7
5	EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI .....	7
5.1	<i>Aspetti acustici: impatti in fase di cantiere</i> .....	7
5.2	<i>Emissioni in aria-atmosfera</i> .....	8
5.3	<i>Gestione delle terre e rocce da scavo</i> .....	8
5.4	<i>Fauna, flora e ecosistemi</i> .....	9
5.5	<i>Viabilità e traffico</i> .....	9
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELLO STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE .....	9

## 1 PREMESSA

Il presente *Studio di prefattibilità ambientale* del progetto preliminare delle opere in attuazione del Piano urbanistico attuativo del "Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Franzese" è finalizzato alla definizione dei potenziali impatti ambientali connessi agli interventi previsti e alla verifica della compatibilità ambientale delle scelte progettuali.

## 2 VERIFICA DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E VINCOLI NORMATIVI

L'articolo 20 del DPR 207/2010, comma 1 lettera a), prescrive la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale.

### 2.1 Piano territoriale regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), è stato adottato con Deliberazione N. 1956 del 30 novembre 2006 ai sensi della L.R. 22 Dicembre 2004, n. 16 e poi approvato con Legge Regionale n. 13 del 13 ottobre 2008 - Rettifica del testo della Legge Regionale n. 13 del 13 ottobre 2008 "Piano Territoriale Regionale" pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 45 bis del 10 novembre 2008.

Il PTR individua gli obiettivi di assetto e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, definisce i sistemi infrastrutturali e le attrezzature di rilevanza sovraregionale e regionale, nonché gli impianti e gli interventi pubblici dichiarati di rilevanza regionale, e stabilisce gli indirizzi e i criteri per la elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale e per la cooperazione istituzionale.

Attraverso la lettura degli Ambiti Insediativi e dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) è possibile determinare le caratteristiche del territorio e le indicazioni di potenziale sviluppo dei territori Regionali.

Il *Sistema territoriale di sviluppo A7\_Monti Picentini Terminio* si estende nel territorio salernitano sino al confine con la provincia di Avellino, lungo il territorio dei comuni di Giffoni Sei Casali, Giffoni Vallepietra e Acerno, a nord, e a sud lungo San Mango Piemonte, San Cipriano Picentino, **Montecorvino Pugliano** e Bellizzi.

Il STS A7-Monti Picentini Terminio è caratterizzato dalla dominante naturalista ed è caratterizzato da "Aree con specializzazione agricola ed agroalimentare e processi di riqualificazione dell'offerta".

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è tangente al confine sud del sistema territoriale e gli svincoli interessati sono San Mango Piemonte, Pontecagnano Faiano, Montecorvino Pugliano e Battipaglia.

La linea ferroviaria Salerno-Battipaglia, il cui tracciato è parallelo all'autostrada A3, serve solo l'estremità sud del sistema territoriale, mentre tutto il resto del territorio è sprovvisto di collegamenti su ferro. Solo la stazione di Montecorvino ricade all'interno del territorio del sistema territoriale, anche se sia quella di Pontecagnano che quella di Battipaglia distano appena 7 km la prima e circa 4 la seconda, dalla stazione di Montecorvino.

L'aeroporto più prossimo è quello di Salerno-Costa d'Amalfi. La programmazione per il sistema stradale prevede il potenziamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la realizzazione della strada di collegamento Acerno-Montecorvino.

Per il sistema ferroviario l'opzione progettuale prevista è lo sviluppo della Metropolitana di Salerno, nella tratta Pontecagnano-Battipaglia.

Con riferimento agli Ambienti Insediativi, ambiti di un livello scalare "macro" non complanare rispetto alle dimensioni strategiche delle politiche di sviluppo incarnate nei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) e di cui si sottolinea il carattere strategico-operativo, il comune di Montecorvino Pugliano rientra *Ambiente insediativo n. 4 – Salernitano-Piana del Sele*. Il PTR definisce gli ambiti insediativi attraverso una descrizione critica delle situazioni in atto, una proiezione delle tendenze individuate nelle dinamiche insediative in corso e una formulazione, sia pure di prima approssimazione, della "visione preferita", costruita in generale sulla base di alcuni criteri/obiettivi basilari (limitazione dello sprawl insediativo, configurazione policentrica integrata, mobilità

reticolare intermodale) utilizzati in relazione ad un primo pattern di riferimento per ciò che concerne “reti ecologiche/corridoi infrastrutturali”.

La parte settentrionale dell'ambiente, coincidente con l'area urbana di Salerno, ivi compresi i comuni di Pontecagnano-Faiano e Bellizzi, quelli della Valle dell'Irno, la fascia pedemontana dei Monti Picentini e il sistema Battipaglia-Eboli-Campagna sono interessati principalmente da problemi di natura insediativa e infrastrutturale, che possono così sinteticamente riassumersi: disordinata crescita edilizia e demografica; accentuati fenomeni di polarizzazione interessanti il capoluogo a causa dell'accentramento nel medesimo di quasi tutte le funzioni specialistiche e di rango superiore; presenza di punti critici causati dai nodi autostradali, in particolare del raccordo autostradale della Valle dell'Irno che, con il nodo di Salerno-Fratte in cui convergono le tratte autostradali provenienti da Napoli (A3) e da Caserta (A30), costituisce uno dei punti di maggiore criticità dal punto di vista della mobilità automobilistica; inadeguato sistema di mobilità interna tra Salerno (uscita Tangenziale) e Battipaglia; rischi di inquinamento per la presenza di un'importante area industriale; difficoltà di decollo delle aree industriali del “cratere”.

Facendo riferimento ad una *visioning* “preferita”, il PTR evidenzia l'opportunità di:

- migliorare la qualità abitativa dell'area urbana di Salerno attraverso il riordino urbanistico e la riqualificazione soprattutto funzionale delle periferie;
- migliorare la qualità insediativa, soprattutto per quanto riguarda le aree dove più forte è la pressione demografica (area urbana di Salerno, sistema insediativo Battipaglia-Eboli, sistema insediativo lineare lungo la variante alla SS. 18 tra Battipaglia e Capaccio Scalo);
- superare alcuni punti critici in ordine alla mobilità individuale (nodi di Salerno-Fratte e di Battipaglia);
- migliorare il sistema infrastrutturale delle comunicazioni attraverso:
  - il completamento dell'Areoporto di Pontecagnano;
  - la verifica dell'opportunità di un prolungamento della Tangenziale di Salerno fino ad Agropoli, quale arteria alternativa all'attuale e congestionata variante alla SS n. 18 nel tratto Battipaglia-Paestum;
  - il declassamento della strada “Litoranea” e il potenziamento della provinciale “Aversana”;
  - il potenziamento dei collegamenti con le sedi universitarie;
- razionalizzare il sistema territoriale, interrompendo il processo di commistione casuale tra sistemi insediativi, attività industriali, commerciali, agricole e turistiche, definendo modalità compatibili di integrazione;
- interrompere il processo insediativo in atto, volto alla costruzione di sistemi lineari e di edificazione diffusa, consolidando i nuclei esistenti ed evitando “l'effetto periferia”;
- riqualificare e riordinare dal punto di vista insediativo la fascia costiera, ponendo fine all'edificazione diffusa e disordinata, attualmente in atto, di seconde case e di villaggi turistici di scarsa qualità. Contemporaneamente occorre incentivare la tendenza in atto, soprattutto nell'area di Capaccio-Paestum, a dotarsi di strutture ricettive ben attrezzate.

Alla luce di quanto sopra riportato, il presente progetto risulta essere coerente con le indicazioni di Piano Territoriale Regionale.

## **2.2 Piano territoriale di coordinamento provinciale**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è stato approvato con deliberazione del consiglio provinciale n.15 del 30.3.2012.

L'individuazione delle componenti territoriali con le loro reciproche relazioni, che costituiscono anche gli elementi identitari dei diversi ambiti da tutelare e/o riqualificare, costituiscono la cornice permanente nell'ambito della quale il Ptcp della provincia di Salerno ha definito le azioni e le politiche per la valorizzazione delle risorse locali e per il riassetto insediativo e infrastrutturale del territorio provinciale nel contesto regionale, nazionale e internazionale.

Le Unità identitarie di paesaggio della provincia di Salerno sono state definite quali componenti degli ambiti territoriali identitari, nei quali vengono attuate le scelte territoriali locali in ragione degli STS che li compongono e, quindi, dello sviluppo compatibile,

richiamando l'esigenza di integrare obiettivi, strategie ed azioni della pianificazione territoriale nel rispetto dei valori del paesaggio, in modo da offrire un indiretto contributo alla definizione del piano paesaggistico regionale. Il comune di Montecorvino Pugliano ricade nell'ambito identitario "Area metropolitana di Salerno, valle dell'Irno, Picentini" nel quale l'obiettivo preminente è la tutela dell'integrità fisica del territorio e la valorizzazione delle risorse ambientali. Le disposizioni programmatiche relative ai Monti Picentini comprendono in sintesi la riqualificazione e valorizzazione del sistema ambientale, lo sviluppo delle relazioni di integrazione – complementarietà tra il sistema urbano di fondovalle ed il sistema rurale collinare e il miglioramento dell'efficienza del sistema della mobilità.

La riqualificazione dell'assetto insediativo esistente prevede, in particolare, azioni di riordino dell'assetto insediativo esistente lungo la strada statale SS18 anche attraverso la promozione degli interventi di recupero, riqualificazione e completamento del tessuto urbano, anche mediante la promozione di programmi integrati di riqualificazione urbanistica, rivolti tanto al recupero ed alla rivitalizzazione degli insediamenti storici urbani ed extraurbani, quanto alla riqualificazione ed alla densificazione degli insediamenti recenti.

Alla luce di quanto sopra riportato, il presente progetto risulta essere coerente con le indicazioni e gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

### **2.3 Piano urbanistico comunale**

Il comparto urbano in località Bivio Pratole comprende le aree dell'ex lottizzazione Franzese, classificate dal vigente Piano urbanistico comunale (PUC), approvato con Decreto della Provincia di Salerno n. 220 del 15.12.2010 e pubblicato sul BURC n.1 del 03.01.2011, come sottozona omogenea Ci5, zona omogenea Sp20, Sp21 e Sp32 e aree destinate alla viabilità.

Il Piano Urbanistico Attuativo del "Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Franzese", approvato con deliberazione di giunta comunale n. 62 del 5.6.2014, disciplina le modalità di trasformazione dell'area in attuazione delle previsioni del piano urbanistico comunale.

Il presente progetto preliminare riferisce alle opere in attuazione del Piano urbanistico attuativo del "Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Franzese".

### **2.4 Piano di zonizzazione acustica**

Il vigente Piano di zonizzazione acustica comunale è stato adeguato alla attuale pianificazione urbanistica comunale approvata con decreto della Provincia di Salerno n. 220 del 15.12.2010.

Gli interventi oggetto del presente studio rientrano nella zona IV, aree di intensa attività umana, in cui devono essere rispettati i valori limite di emissione di rumore espressi in decibel (Db) riportati nella disciplina di riferimento.

Nel caso in cui l'utilizzo di mezzi di lavoro determini il superamento dei limiti consentiti, dovrà essere chiesta all'ente territoriale di competenza una deroga ai predetti limiti.

### **2.5 Piano di assetto idrogeologico destra Sele**

Gli immobili non ricadono in aree perimetrate a rischio e/o pericolo idrogeologico ai sensi del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del territorio del Bacino dx Sele, adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n.10 del 28.03.2011.

## **3 ANALISI VINCOLISTICA DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO**

L'intero territorio comunale di Montecorvino Pugliano è stato dichiarato sismico di II categoria con deliberazione di Giunta Regionale della Campania n.5447 del 7 novembre 2002), pertanto gli immobili in oggetto sono gravati da vincolo sismico.

Il comparto ricade in zona di tutela B delle fasce di rispetto aeroportuali, ai sensi dell'articolo 770 del codice della navigazione, d.lgs. n.96/95 r.d.lgs.n.151/06.

Gli immobili non ricadono in aree perimetrate a rischio e/o pericolo idrogeologico ai sensi del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del territorio del Bacino dx Sele, adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n.10 del 28.03.2011.

L'ambito non è gravato da altri vincoli previsti da leggi speciali, che ostano alla realizzazione dell'intervento o che lo subordinano a autorizzazioni di altre autorità.

#### **4 IL PROGETTO**

Il presente progetto preliminare delle opere in attuazione del Piano urbanistico attuativo del *"Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Franzese"* prevede il completamento della lottizzazione attraverso un progetto di riqualificazione complessiva del comparto stesso e delle aree limitrofe.

##### **4.1 Inquadramento geografico**

Il territorio comunale di Montecorvino Pugliano si estende per circa 28 kmq ed è situato ai margini della Piana del Sele.

Esso è caratterizzato da un territorio che, topograficamente, può essere suddiviso in due porzioni:

- Una parte meridionale, che si estende dalla SS n° 18, ove confina con i territori di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, fino alla zona di San Vito, caratterizzata da una morfologia sostanzialmente pianeggiante e quote topografiche variabili da un minimo di 45 m s.l.m. ad un massimo di 100 m s.l.m.;
- Una porzione settentrionale, che si estende dalla zona di San Vito e fino alla dorsale di Monte Roma, caratterizzata da una morfologia collinare, pendenze variabili in relazione alla litologia affiorante e quote topografiche che raggiungono un massimo di circa 600.

##### **4.2 Inquadramento geologico e idrogeologico**

###### Caratteri geolitologici

Dal punto di vista geolitologico, sulla scorta sia delle evidenze di superficie sia delle risultanze delle indagini richiamate nel capitolo che precede, si è potuto rilevare che nell'ambito dell'area di interesse si rinvenivano esclusivamente litotipi ascrivibili ai *depositi alluvionali antichi e recenti*.

Tali litotipi che affiorano estesamente nella porzione meridionale, valliva, del territorio comunale, sono, di fatto, rappresentati dai prodotti derivanti dalla colmatazione della depressione tettonica nota come Piana del Sele.

Litologicamente si tratta di alternanze latero-verticali di livelli, strati e/o corpi lentiformi di depositi a granulometria variabile dalle argille ai limi alle sabbie e ghiaie di natura poligenica. In sommità, la formazione è ricoperta da uno spesso suolo di colore bruno scuro molto decalcificato ed argillificato. La giacitura di tali corpi sedimentari risulta quasi sempre sub-orizzontale con passaggi dall'uno all'altro, sia verticali sia orizzontali, puramente casuali.

###### Caratteri idrogeologici

Per quanto riguarda i caratteri idrogeologici, l'area in oggetto è caratterizzata dalla esclusiva presenza del *complesso detritico-alluvionale*.

In tale complesso sono stati accorpati sia i depositi alluvionali (antichi, recenti ed attuali) sia i depositi detritici di versante.

Tale complesso risulta essere caratterizzato da una permeabilità per porosità generalmente medio alta anche se estremamente variabile in relazione alla prevalenza dei termini argilloso-limosi rispetto a quelli sabbioso-ghiaiosi.

Il complesso detritico-alluvionale, almeno in corrispondenza della porzione valliva del territorio risulta essere sede di un potente acquifero fortemente alimentato dai retrostanti rilievi carbonatici dei Monti Picentini.

In tale area molto spinto è lo sfruttamento della falda attraverso emungimenti realizzati, prevalentemente per uso irriguo, mediante la terebrazione di pozzi.

###### Caratteri geomorfologici e di stabilità

Dal punto di vista geomorfologico, nell'ambito del territorio Comunale di Montecorvino Pugliano sono stati individuati alcuni morfotipi essenzialmente legati a: Azione della gravità, Azione delle acque ed Azione antropica.

Nell'ambito dell'area oggetto della presente relazione non si rilevano fenomenologie in atto ascrivibili alle predette azioni.

A riguardo, invece, delle condizioni di stabilità potenziale dell'area in oggetto, essa può essere classificata come "Area stabili per condizioni topografiche favorevoli;

In tale categoria sono state ricomprese quelle porzioni del territorio caratterizzate da condizioni topografiche tali da non incidere negativamente sulle condizioni di stabilità globale della aree.

In particolare, si tratta di tutta la porzione meridionale del territorio comunale, laddove si rilevano pendenze praticamente prossime all'orizzontale, nonché le aree poste ai piedi dei rilievi conglomeratici, praticamente coincidenti con le aree di affioramento dei depositi detritici di versante, ove, anche in questo caso, le condizioni topografiche non incidono negativamente sul territorio.

#### **4.3 Descrizione del progetto**

Il progetto prevede la definizione dell'insediamento residenziale mediante il completamento dell'edificio B e la realizzazione del fabbricato ad uso residenziale C, oltre alla realizzazione delle idonee infrastrutture a rete e delle urbanizzazioni primarie e secondarie indicate dal PUC e proporzionate al carico insediativo indotto dall'intervento.

Il progetto, in particolare, è articolato negli interventi di seguito elencati:

- completamento dell'edificio B nel rispetto delle articolazioni planimetriche previste dal progetto originario, prevedendo l'impiego di soluzioni tecnologiche volte al contenimento energetico e all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili;
- realizzazione dell'edificio C, composto di 12 unità abitative servite da due corpi scala, prevedendo l'impiego di soluzioni tecnologiche volte al contenimento energetico e all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili;
- eventuale realizzazione di una struttura scolastica articolata in due unità funzionali distinte in asilo nido e scuola materna con relative superfici esterne, dimensionata per accogliere n.30 bambini presso il nido e n.60 bambini presso la scuola materna, secondo quanto disposto dalla disciplina di cui al DPGR Campania n.16 del 23.11.2009 e dal Decreto Ministeriale 18 dicembre 1975;
- realizzazione di un sistema di spazi pubblici, destinati a parcheggio e a verde attrezzato, strutturati sul percorso pedonale alberato che attraversa l'intero comparto, in direzione nord sud parallela alla strada provinciale SP313, collegando la strada di piano, prolungamento di via Basilicata, e via Sicilia;
- realizzazione degli impianti a rete per l'alimentazione idrica, lo smaltimento delle acque nere (fognatura), lo smaltimento delle acque bianche, l'alimentazione gas metano, la pubblica illuminazione, per la linea elettrica di alimentazione delle residenze, dimensionati con riferimento alle destinazioni e al carico insediativo previste dal piano urbanistico comunale e nel rispetto della normativa vigente in materia.

#### **4.4 Inquinamento e disturbi ambientali**

I potenziali impatti che si possono generare durante l'esecuzione dei lavori di realizzazione delle suddette opere sono riconducibili principalmente a emissioni di:

- polveri
- idrocarburi combustibili
- rumore.

In fase di esercizio l'emissione di polveri in atmosfera è contenuta al solo periodo asciutto, con qualche interferenza sull'intorno nei soli giorni ventosi. Le caratteristiche mineralogiche delle stesse escludono qualunque riconosciuto effetto potenzialmente

tossico sull'uomo. Gli operatori saranno debitamente muniti di attrezzature di protezione, se reputate necessarie e previste nel Piano di Sicurezza.

In merito all'emissione in atmosfera di gas di idrocarburi combustibili, si sottolinea la scarsa densità di mezzi operanti in contemporanea nell'area di cantiere. Deduttivamente si può ipoteticamente stimare il carico inquinante riversato nell'atmosfera del tutto trascurabile in termini assoluti, anche in funzione delle condizioni esterne del posto di lavoro.

Riguardo al rumore prodotto nel cantiere, dovranno essere rispettati i limiti di emissione decibel previsti dalla normativa vigente e dal Piano di zonizzazione acustica comunale.

#### **4.1 misure di riqualificazione e miglioramento ambientale**

Il progetto prevede il completamento della lottizzazione attraverso interventi qualificati come misure di riqualificazione urbana ed ambientale complessiva del comparto stesso e delle aree limitrofe, eseguiti nel rispetto delle matrici ambientali e secondo l'obiettivo di rendere scelte progettuali coerenti con l'ambiente circostante, così come previsto dall'art.20 del D.P.R. 207/2010, comma 1, lettera d), determinando le misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico.

### **5 EFFETTI DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI**

Ai fini di una valutazione di massima degli impatti che la realizzazione dell'intervento in esame avrebbe sulle diverse componenti ambientali, si è proceduto in via preliminare ad una serie di analisi qualitative finalizzate ad evidenziare eventuali criticità relativamente ad uno o più aspetti dell'ambiente in cui le opere stesse si inseriscono. Si è tenuto conto in particolare della portata dell'impatto, in termini di dimensioni geografiche e popolazioni interessate, dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto, della probabilità dell'impatto e della durata, frequenza e reversibilità. Di seguito sono descritti gli impatti potenziali sul sistema ambientale sulla base delle informazioni reperite in bibliografia e dal rilevamento effettuato in sito.

I principali potenziali fattori di impatto individuati, per questo livello progettuale, potrebbero configurarsi in:

- emissioni sonore, principalmente ascrivibili nella fase di cantierizzazione e realizzazione degli interventi;
- emissioni in aria (polveri e gas di scarico) principalmente ascrivibili nella fase di cantierizzazione e realizzazione degli interventi;
- produzione di materiale da scavo.

Qualora nelle successive fasi progettuali insorgessero o si evidenziassero nuovi impatti non considerati, si valuteranno in seguito eventuali opportuni interventi di mitigazione da prevedere.

#### **5.1 Aspetti acustici: impatti in fase di cantiere**

##### impatti in fase di cantiere

Il Piano di zonizzazione acustica comunale classifica l'area d'intervento come zona IV, ossia aree di intensa attività umana, in cui devono essere rispettati i valori limite di emissione di rumore espressi in decibel (Db) riportati nella disciplina di riferimento.

Modificazioni del clima acustico locale si potranno avere prevalentemente in fase di utilizzo di macchine operatrici, per la realizzazione degli interventi previsti in progetto.

Durante la fase di cantiere verranno comunque rispettati i limiti di legge relativamente al rumore sia in ambiente di lavoro sia in ambiente esterno, attraverso il monitoraggio delle emissioni acustiche. Qualora in particolari fasi di lavorazione si determinassero superamenti di uno o più limiti imposti dalla normativa acustica, verrà presentata al Comune apposita richiesta di deroga ai limiti normativi.

L'impatto può essere considerato, a bassa incidenza, a breve termine, reversibile e di durata pari alla durata dell'attività di progetto. Pertanto, non appaiono necessarie particolari opere di mitigazione (es. barriere antirumore), se non la precauzione di



operare nel massimo rispetto dell'ambiente e della salvaguardia, sicurezza e tutela dei lavoratori in cantiere (ai sensi del D.lgs. 81/08 e s.m.i.). Nelle future fasi di progettazione, a seconda delle integrazioni e modifiche progettuali, verrà valutata l'eventuale necessità di opere di mitigazione.

Nel caso in cui l'utilizzo di mezzi di lavoro determini il superamento dei limiti consentiti, dovrà essere chiesta all'ente territoriale di competenza una deroga ai predetti limiti.

#### impatti in fase di esercizio

L'esercizio delle opere oggetto del presente progetto non genererà rischio di emissioni rumorose che superino i limiti consentiti.

### **5.2 Emissioni in aria-atmosfera**

#### impatti in fase di cantiere

Gli impatti sulla qualità dell'aria indotti dalle attività connesse con la realizzazione dell'intervento consisteranno essenzialmente in:

- un aumento della polverosità generata dalla movimentazione delle terre di scavo, dal sollevamento di polveri indotte dal passaggio di mezzi e dall'azione del vento su superfici polverose;
- un aumento delle emissioni di gas di scarico dovuto al transito dei mezzi di cantiere impiegati per la realizzazione degli interventi.

L'impatto delle emissioni pulverulenti, date le loro caratteristiche dimensionali e la loro limitatezza nel tempo, può essere considerato a bassa incidenza, a breve termine, reversibile e di durata pari alla durata dell'attività di progetto.

Durante la fase di cantiere, le quantità di polveri saranno contenute al massimo attraverso idonee misure a carattere operativo e gestionale (frequente bagnatura dei tratti), e prevalentemente circoscritte all'interno del cantiere stesso.

L'impatto derivante dalle attività di movimentazione terra in cantiere, durante la fase di cantierizzazione/realizzazione dell'intervento, si può ritenere a carattere temporaneo e reversibile, anche in relazione all'attuazione di una serie di misure preventive o di limitazione dell'impatto, quali:

- adottare, in fase di cantiere, idonee misure atte a contenere la dispersione delle polveri;
- localizzare le aree di stoccaggio dei materiali inerti potenzialmente polverulenti al riparo dal vento e lontane dalle aree di transito dei veicoli di trasporto;
- innaffiare le aree di cantiere non pavimentate e gli eventuali stoccaggi di materiali inerti o polverulenti per evitare il sollevamento di polveri;
- coprire tutti i carichi di materiale inerte o polverulento, in grado di disperdersi durante il trasporto e, qualora non fosse sufficiente, procedere prima dell'uscita dal cantiere con innaffiatura del carico;
- ridurre la produzione di polveri con la bagnatura dei mezzi, la telonatura e la bagnatura delle sedi stradali.

Le emissioni in atmosfera dovute alle macchine operatrici, quindi, anche in relazione alla vastità dell'area in esame e alla destinazione d'uso della stessa risultano di modesta entità, discontinue e facilmente disperdibili. Ne consegue che l'impatto associato alle emissioni in questione sia trascurabile e comunque reversibile, oltre a non determinare una significativa alterazione locale del livello della qualità dell'aria della zona, avrà termine a seguito del completamento delle operazioni.

#### impatti in fase di esercizio

L'esercizio delle opere oggetto del presente progetto non genererà rischio di emissioni diffuse di polveri in atmosfera.

### **5.3 Gestione delle terre e rocce da scavo**

#### impatti in fase di cantiere

Le terre e le rocce da scavo derivate dalle lavorazioni per la realizzazione degli interventi previsti dal progetto seguiranno quanto normato dall'articolo 41 bis della legge 9 agosto 2013, n. 98, Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 - Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.

#### impatti in fase di esercizio

L'esercizio delle opere oggetto del presente progetto non genererà produzione di terre e rocce da scavo.

### **5.4 Fauna, flora e ecosistemi**

#### impatti in fase di cantiere

Allo stato attuale non si evidenziano specie protette vegetali o animali che potranno subire danni a seguito delle lavorazioni previste dal progetto in esame. Una volta terminate le lavorazioni, le opere non comporteranno impatti sulla fauna.

#### impatti in fase di esercizio

L'esercizio delle opere oggetto del presente progetto non comporterà impatti sulla flora e sulla fauna.

### **5.5 Viabilità e traffico**

#### impatti nelle fasi di cantiere ed esercizio

Gli interventi da realizzare potrebbero produrre difficoltà alla viabilità ordinaria. Per ridurre eventuali effetti negativi, che si potrebbero generare sul traffico veicolare ordinario locale, nel successivo livello di progettazione sarà cura dell'impresa appaltatrice dei lavori individuare, insieme agli organi preposti alla viabilità, tale problematica e concordare gli eventuali percorsi stradali da impiegare e le eventuali misure di mitigazione.

## **6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELLO STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE**

Le analisi svolte nell'ambito della redazione dello Studio di Prefattibilità Ambientale sono di seguito sintetizzate.

Il presente progetto preliminare risulta essere:

- coerente con le indicazioni di Pianto Territoriale Regionale;
- coerente con le indicazioni e gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Salerno;
- coerente con il Piano Urbanistico Comunale e con il Piano Urbanistico Attuativo *"Comparto urbano Bivio Pratole – ex lottizzazione Francese"*;
- coerente con il Piano di Zonizzazione Acustica, in quanto gli interventi previsti rientrano nella zona IV, aree di intensa attività umana, in cui devono essere rispettati i valori limite di emissione di rumore espressi in decibel (Db) riportati nella disciplina di riferimento; nel caso in cui l'utilizzo di mezzi di lavoro determini il superamento dei limiti consentiti, dovrà essere chiesta all'ente territoriale di competenza una deroga ai predetti limiti.

Il presente progetto preliminare risulta essere coerente con le prescrizioni previste dall'articolo 80 delle NTA del PUC, disciplinante gli interventi in zona di tutela B delle fasce di rispetto aeroportuali, come da parere favorevole al piano urbanistico comunale espresso dall'ENAC con nota la protocollo 3025 del 17.8.2009.

Gli immobili in oggetto non ricadono in aree perimetrate a rischio e/o pericolo idrogeologico ai sensi del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del territorio del Bacino dx Sele, adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n.10 del 28.03.2011.

Le aree e gli immobili in oggetto non sono gravati da altri vincoli previsti da leggi speciali, che ostano alla realizzazione dell'intervento o che lo subordinano ad autorizzazioni di altre autorità.

Con riferimento agli impatti connessi alle opere di cantiere, quali emissioni di polveri, gas di scarico e rumore risultano essere ridotti, facilmente mitigabili e limitati nel tempo e nello spazio. Gli unici interventi di mitigazione ambientali, pertanto, in fase di realizzazione dell'intervento di progetto consistono nell'eseguire i lavori nel rispetto dell'ambiente e delle norme di sicurezza.

In ogni caso, nelle successive fasi progettuali, qualora insorgessero o si evidenziassero nuovi impatti non considerati, si valuteranno gli eventuali opportuni interventi di mitigazione da prevedere.

*Montecorvino Pugliano, giugno 2014*

Il Responsabile del Settore Tecnico  
architetto Gerardo Cerra