



# COMUNE DI CAPACCIO PAESTUM

Provincia di Salerno  
AREA LL.PP.



## VIABILITA' ALTERNATIVA AL PASSAGGIO A LIVELLO DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI PAESTUM

Sindaco  
Avv. Alfieri Francesco

### PROGETTO DEFINITIVO

Progetto approvato con:  
[ ] Delibera di Consiglio Comunale  
[ ] Delibera di Giunta Comunale  
[ ] Determinazione Dirigenziale  
n. \_\_\_\_\_ del \_\_/\_\_/2022

Rup

Ing. Federica Turi



Progettista

Ing. Giovanni Vito Bello



Elaborato

TAV. REL\_2.0

Oggetto dell'elaborato

Relazione paesaggistica

Scale

## 1. Premessa

La presente relazione paesaggistica riguarda il progetto definitivo dell'intervento *“Viabilità alternativa al passaggio a livello della stazione ferroviaria di Paestum”*, così come rimodulato a seguito delle interlocuzioni avute con la Soprintendenza A.B.A.P. per le province di Salerno e Avellino e della richiesta integrazioni pervenuta al protocollo dell'Ente n. 48979 del 25/11/2022.



Stralcio planimetria presente progetto (2022)

Il progetto originario che prevedeva la realizzazione del sottopasso ferroviario risale al 2013, anno in cui era stato siglato un Protocollo d'intesa tra la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Regione Campania e il Comune di Capaccio Paestum, per la definizione delle finalità, degli obiettivi e delle linee strategiche e programmatiche dell'intervento di *“Recupero, Riqualificazione, Valorizzazione e Riassetto del Sistema della Viabilità, compresa la realizzazione del sottopasso ferroviario, degli accessi e dei parcheggi dell'area del Parco Archeologico di Paestum”*. Successivamente, l'Ente comunale approvò il progetto di fattibilità denominato *“Mobilità turistica: sistema della sosta, viabilità e sottopasso ferroviario alla stazione di Paestum”*, per il quale nel 2014 era stata convocata e poi svolta una Conferenza di Servizi per l'esame dell'ipotesi progettuale individuata, dalla quale non erano emerse questioni pregiudizievoli ai fini del proseguo dell'intervento.



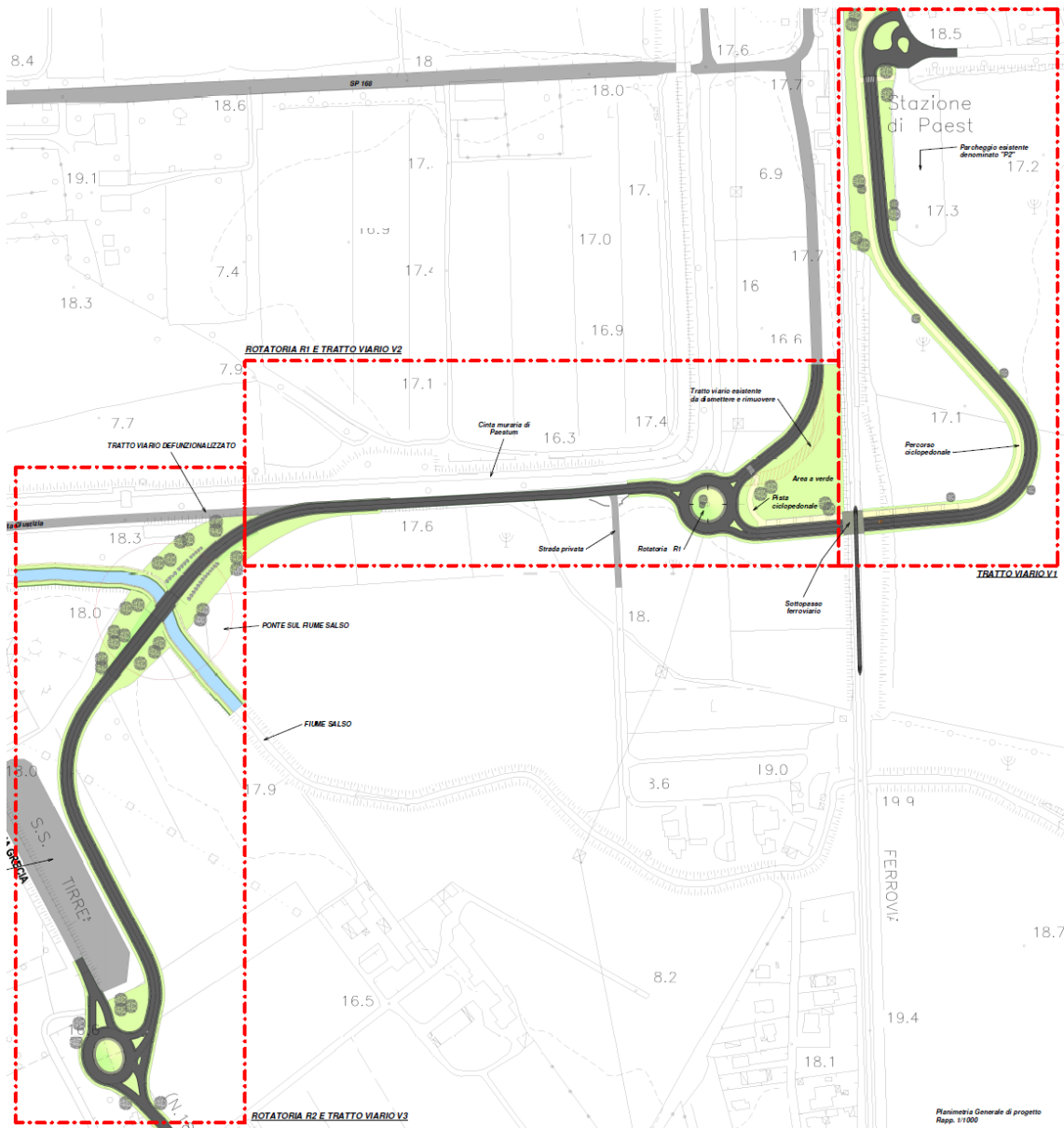
Viabilità alternativa al passaggio a livello della stazione ferroviaria di Paestum  
Progetto definitivo - Relazione paesaggistica



Stralcio planimetria progetto “*Mobilità turistica: sistema della sosta, viabilità e sottopasso ferroviario alla stazione di Paestum*” (2014)

L’attuale Amministrazione, consapevole della particolare valenza ed urgenza dell’intervento, nel 2019 ha espresso apposito atto di indirizzo al fine di individuare la soluzione tecnica ed economica più idonea per la realizzazione del sottopasso ferroviario e dei collegamenti ciclo-pedonali con l’area archeologica ed ha dato mandato all’ufficio Lavori Pubblici di procedere con le fasi di progettazione. Considerato che il nuovo progetto, denominato “*Viabilità alternativa al passaggio a livello della stazione ferroviaria di Paestum*”, prevede la realizzazione dell’opera parzialmente su aree di proprietà privata e ricadenti in Z.T.O “E3 di interesse ambientale rilevante”, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 09.03.2020 si è provveduto ad approvare il suddetto progetto definitivo in variante al PRG per opposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità dell’opera ai sensi del D.P.R. 327/2001.

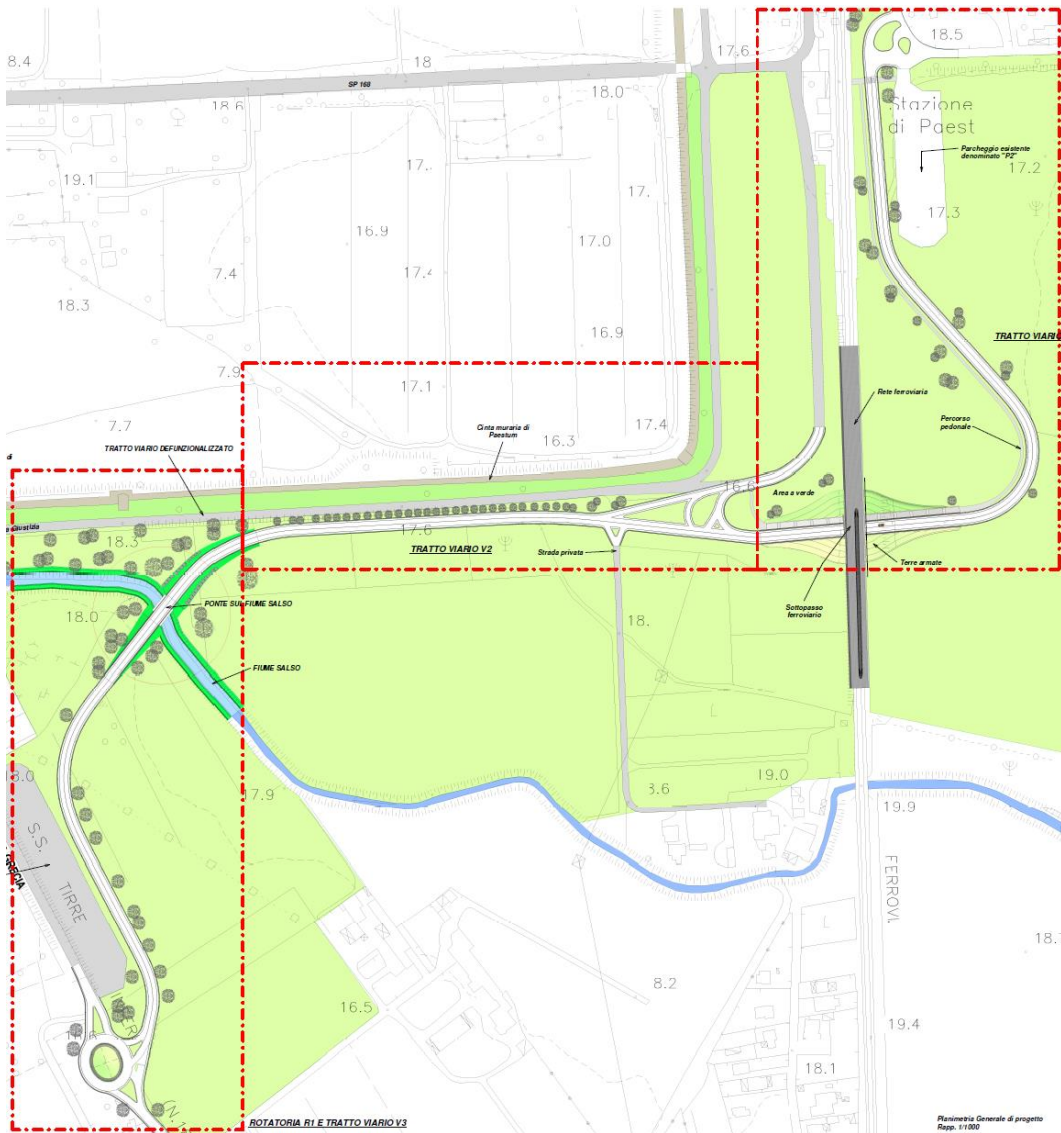
Viabilità alternativa al passaggio a livello della stazione ferroviaria di Paestum  
Progetto definitivo - Relazione paesaggistica



Stralcio planimetria progetto definitivo 1° elaborazione (2020)

Tale primo progetto fu trasmesso alla Soprintendenza A.B.A.P. per le province di Salerno e Avellino ai fini del rilascio del parere di competenza, che successivamente comunicò la sussistenza di motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza e la possibilità di accogliere favorevolmente una rimodulazione del progetto. L'ufficio Lavori Pubblici, di conseguenza, ha provveduto ad elaborare un secondo progetto, in modo da recepire le prescrizioni verbali e scritte della Soprintendenza, ed ha trasmesso nuovamente il progetto ai fini del rilascio del suddetto parere.

Viabilità alternativa al passaggio a livello della stazione ferroviaria di Paestum  
Progetto definitivo - Relazione paesaggistica



Stralcio planimetria progetto definitivo 2° elaborazione (2021)

La Soprintendenza ha trasmesso entrambe le versioni del progetto alla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio ai fini di una valutazione del progetto da parte degli Organi Superiori Ministeriali. I Comitati tecnico-scientifico della Direzione Generale A.B.A.P. si sono riuniti al fine di valutare le opere a farsi ed hanno trasmesso alla Soprintendenza il verbale n. 17 della relativa seduta, in cui hanno specificato l'integrazione progettuale e la documentazione da produrre per la definizione dell'istruttoria di competenza. La Soprintendenza ha preso atto dei lavori dei CTS congiunti ed ha dato opportuna conoscenza al comune di Capaccio Paestum, richiedendo una maggiore definizione progettuale rispetto a quella precedentemente predisposta e un'integrazione di indagini e studi. L'ufficio LL.PP. ha preso atto delle richieste e al fine di ottenere un progetto maggiormente integrato nel territorio ha predisposto un terzo progetto, cui questa relazione è parte sostanziale e fondamentale.

L'intervento riveste un carattere di particolare rilevanza ed urgenza perché rivolto a risolvere le problematiche di accessibilità all'area archeologica di Paestum e la netta divisione territoriale tra le aree interne e le aree costiere, venutasi a creare dopo la chiusura del passaggio a livello nel 2004. Per le sue caratteristiche di fondamentale importanza su vasta scala territoriale, il progetto è stato inserito nell'elenco degli interventi del Piano stralcio FSC 2021-2027 della Regione Campania che ha finanziato l'intervento per l'importo complessivo di € 7.000.000,00 e il Sindaco ha provveduto a firmare la relativa Convenzione di finanziamento.

Il presente lavoro è composto dai seguenti paragrafi:

- Quadro conoscitivo;
- Descrizione delle opere di trasformazione previste dal progetto;
- Considerazioni inerenti l'intervento in progetto;
- Relazione di compatibilità paesaggistica;
- Conclusioni.

## 2. Quadro conoscitivo

L'articolo 131 del Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004, definendo la nozione di paesaggio, ha chiarito che per esso si intende una *“parte omogenea del territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni”*; tutelare il paesaggio vuol dire salvaguardare i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili (cfr. Convenzione europea del paesaggio, Firenze, 20/10/2000).

I beni paesaggistici fanno parte del patrimonio inteso come elemento costitutivo e rappresentativo dell'identità del Paese la cui tutela è finalizzata alla conservazione della memoria storica ed alla promozione di una coscienza del territorio. Nella nozione di paesaggio sono compresi i beni naturali meritevoli di tutela in quanto espressione di una particolare bellezza.

Già l'articolo 1 della Legge n. 1497 del 29/06/1939 definiva i beni ambientali, intendendo per essi le *“cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica, le ville, i giardini, i parchi che, non contemplati dalle leggi per la tutela delle cose di interesse storico artistico, si distinguono per la loro non comune bellezza, i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico assetto avente valore estetico tradizionale, le bellezze panoramiche considerati come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze”*.

L'area interessata dal progetto rientra all'interno dell'area vincolata con Decreto Ministeriale 7 Giugno 1967 pubblicato sulla G.U. 24 giugno 1967 ai sensi della Legge 29 Giugno 1939, n. 1497 sulla Protezione delle bellezze naturali, in esecuzione del Regio Decreto 3 Giugno 1940, n. 1357 per l'applicazione della legge predetta. Il contenuto dell'articolo 1 della Legge n. 1497/39 è stato, oggi, completamente trasfuso nell'articolo 136 del D.Lgs. n. 42 del 22/01/04. Attualmente le modalità di individuazione delle bellezze naturali sono indicate dagli articoli dal 138 al 141 del D.Lgs. n. 42/04. L'articolo 146 del decreto legislativo n. 42/04 sottopone ad autorizzazione i progetti delle opere di qualunque genere che riguardino i beni ambientali ivi indicati.

In particolare il comma 5 prevede che l'amministrazione competente nell'esaminare la domanda di autorizzazione verifica la conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesistici e ne accerta:

- a. la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- b. la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- c. la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Va tenuto in considerazione pertanto che l'autorizzazione paesaggistica va rilasciata solo qualora, dopo un'attenta valutazione, si sia accertato in concreto la compatibilità dell'intervento con il mantenimento e l'integrità di valore dei luoghi; di conseguenza l'autorizzazione non deve essere

intesa come un espediente atto a rimuovere un vincolo o come una sorta di deroga alla tutela, ma come un momento di verifica concreta della compatibilità dell'intervento con il paesaggio circostante (Cons. Stato, sez. VI, 05/12/02 n. 6665).

Il territorio del Comune di Capaccio Paestum ha un'estensione notevole, superiore alla media dei comuni italiani, misurando circa 12.000 ettari. Esso partecipa geograficamente alla piana del Sele che si estende a sud di Salerno tra le foci del Picentino e del Solofrone e che comprende, oltre al comune di Capaccio Paestum, i comuni di Pontecagnano, Battipaglia, Eboli, Serre, Altavilla Silentina, Albanella, Trentinara e Giungano. Lo sviluppo del litorale supera i 30 km, dei quali c.ca 13 rientrano nel comune di Capaccio Paestum.

Il territorio pianeggiante che si estende a sinistra del Sele, ha verso Nord un confine geografico e storico nella notevole dimensione del bacino idrografico di questo fiume che, prima di giungere al mare con un'ampia foce a delta, attraversa la pianura dolcemente inclinata verso il mare con diverse anse, più approfondite nelle alte scarpate dell'argine quando sbocca in pianura e successivamente direttamente in piano, segnalate paesaggisticamente da una fitta vegetazione che ne segue il margine. La forma storicizzata della pianura è certamente legata agli attraversamenti e agli scambi avvenuti lungo questo importante corso d'acqua.

Il limite geografico a Nord-Est è costituito da un complesso e interessante sistema ambientale formato dal bacino idrografico dei fiumi Calore e dell'affluente La Cosa, che confluiscono nel Sele in località Barizzo, circondando la lingua di terra con la tenuta reale borbonica di Persano. Verso oriente l'arco montuoso-collinare che definisce l'orizzonte visivo della pianura, dal corso del Sele a nord fino a quello del Solofrone a sud, ha un carattere distintivo:

A nord-est un insieme di poggi e piccole gole delimitano lo spazio che rappresenta, sin dall'antichità, il sistema di accesso dall'entroterra alla costa lungo il fondovalle del Calore e la valle della Costa; sulle alture alle spalle di queste basse tempe sono localizzati i paesi di Serre, Altavilla e Albanella, sorti in periodo longobardo insieme all'insediamento di Capaccio Vecchio, generalmente arroccati intorno a un castello o vicino a un'abbazia, come nel caso della Madonna del Granato.

La pianura, resa utilizzabile dall'intensa opera di bonifica e la cui forma è dovuta alle assegnazioni dei poderi fatta a partire dalla metà degli anni '50 conseguentemente alla riforma agraria, è attraversata da nord a sud – nella sua parte mediana – dalla linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria.

Attraversano la pianura, parallelamente alla ferrovia, la vecchia strada statale 18 che passa all'interno della città antica di Paestum, la variante alla strada statale 18 a monte della ferrovia che si allontana dall'originario tracciato in località Cerro. Numerose strade provinciali e l'importante strada statale 166 “degli Alburni” collegano la pianura costiera all'entroterra.



L'istituzione del Parco Nazionale del Cilento, che comprende i siti collinari in diretto contatto con la pianura, e il parco fluviale del Sele interpretano il valore ambientale come fattore diffuso e caratteristica imprescindibile del territorio a sinistra del Sele.

Il progetto prevede un nuovo sottopasso ferroviario e nuovi percorsi ciclo-pedonali di collegamento all'area archeologica di Paestum, nell'ambito di un intervento di mitigazione e integrazione vegetazionale dell'intera area oggetto d'intervento ricadente nel comune di Capaccio Paestum. Le opere di progetto sono finalizzate in primo luogo al miglioramento dell'accessibilità all'area archeologica di Paestum, sito UNESCO che nel corso degli ultimi mesi estivi ha contato circa 150.000 visitatori, e dei collegamenti comunali ed intercomunali tra le aree interne e la fascia costiera.

Il sottopasso ferroviario di Paestum è una infrastruttura strategica che la comunità di Capaccio Paestum attende da quasi venti anni, l'intervento permetterà di collegare l'area archeologica e la fascia costiera con il Capoluogo ed i comuni limitrofi nelle aree interne, rendendo più agevole l'accesso dalla Strada Statale, e di riqualificare la zona incrementando i percorsi ciclo-pedonali comunali, oltre quelli da e per la Stazione di Paestum ed arricchendo la zona di aree verdi con alberature arboree e/o arbustive riferibili a linee morbide e all'ambito agricolo interessato.

I benefici attesi dalla realizzazione dell'opera sono molteplici e plurivalenti, il numero di visitatori del Parco Archeologico di Paestum ed il numero di turisti che raggiunge la fascia costiera, non soltanto nei mesi estivi, è attualmente oggetto di un trend in rapida crescita e rispondere alle esigenze di miglioramento dell'accessibilità è un obiettivo primario per l'Amministrazione Comunale, da raggiungersi cercando di salvaguardare l'area di particolare pregio archeologico e paesaggistico.



Stralcio ortofoto del presente progetto (2022)

### 3. Descrizione delle opere di trasformazione previste dal progetto

#### 3.1. Tipologia di intervento

Questa rielaborazione progettuale prevede la realizzazione del sottopasso ferroviario e di collegamenti ciclo-pedonali con l'area archeologica e si differenzia dalle precedenti soluzioni, per la completa soppressione del tratto viario V2 in direzione sud-ovest e del relativo ponte sul fiume Salso, cosicché l'impatto ambientale dell'opera sarà ridotto al minimo necessario a rispondere alle esigenze di miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti. Inoltre questa ultima scelta progettuale è stata opportunamente integrata da un progetto di mitigazione e integrazione vegetazionale dell'intera area oggetto d'intervento, così da schermare e nascondere le nuove opere e lasciare libere le viste dell'area archeologica.

In generale gli interventi della nuova soluzione progettuale possono così riassumersi:

- rifacimento della rotatoria ad est della ferrovia per adeguare l'innesto alla nuova viabilità ed al parcheggio della stazione ferroviaria esistente, che sarà oggetto di un futuro intervento di riqualificazione;
- la realizzazione di un sottopasso ferroviario che colleghi il flusso veicolare proveniente dalla S.S. 18 e dal Capoluogo con l'area archeologica e la stazione ferroviaria di Paestum;
- la realizzazione di un'annessa pista ciclo-pedonale che collega la stazione di Paestum con il percorso già esistente che circonda la cinta muraria;
- la sistemazione del terreno circostante le rampe del sottopasso con declivi dalle pendenze dolci e naturali opportunamente rinverditi di essenze compatibili con il contesto paesaggistico-ambientale;
- la dismissione di un tratto stradale di Via Porta Giustizia la cui area sarà riqualificata e rinverdata in corrispondenza della Torre 20 sita nell'angolo a sud-est della cinta muraria;
- la realizzazione di un impianto di pubblica illuminazione lungo il nuovo tratto viario con doppio braccio tale da mettere in sicurezza la carreggiata e la pista ciclo-pedonale.

#### 3.2. Ubicazione

L'area interessata dal progetto, così come la gran parte del territorio comunale di Capaccio Paestum, è vincolata con Decreto Ministeriale 7 Giugno 1967 pubblicato sulla G.U. 24 giugno 1967 ai sensi della Legge 29 Giugno 1939, n. 1497 sulla Protezione delle bellezze naturali, in esecuzione del Regio Decreto 3 Giugno 1940, n. 1357 per l'applicazione della legge predetta. Il contenuto dell'articolo 1 della Legge n. 1497/39 è stato, oggi, completamente trasfuso nell'articolo 136 del D.Lgs. n. 42 del 22/01/04, per cui al fine di realizzare l'opera è necessario procedere con la richiesta di autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. N. 42/2004.

L'area di progetto, inoltre, rientra nella zona di rispetto istituita con la Legge Zanotti Bianco n. 220 del 5 marzo 1957 *“Costituzione di una zona di rispetto intorno all'antica città di Paestum e divieto di costruzioni entro la cinta muraria”*, per cui è necessario procedere con la relativa richiesta di autorizzazione.

Il progetto prevede la realizzazione dell'opera parzialmente su aree ricadenti in Z.T.O “E3 di interesse ambientale rilevante”, pertanto con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 09.03.2020 si è provveduto ad approvare il suddetto progetto definitivo in variante al PRG.



Stralcio PRG area d'intervento

### 3.3.Descrizione dello stato attuale

Le opere di progetto sono finalizzate in primo luogo al miglioramento dell'accessibilità all'area archeologica di Paestum, sito UNESCO che nel corso degli ultimi mesi estivi ha contato circa 150.000 visitatori, e dei collegamenti comunali ed intercomunali tra le aree interne e la fascia costiera.

La viabilità del parco archeologico è rappresentata da un anello viario che si sviluppa intorno alla cinta muraria dell'antica Paestum e smista il traffico lungo la dorsale Nord - Sud. La strada allo stato attuale è totalmente sprovvista di impianto di pubblica illuminazione, con il presente progetto si andrà a colmare una carenza di urbanizzazione in una zona di fondamentale importanza di collegamento in cui risulta crescente la domanda, da parte dei cittadini, di servizi ed infrastrutture.



Il flusso veicolare proveniente da Nord, oggi attraverso la SP 276 (Via Magna Graecia), arriva nei pressi di Porta Aurea, svoltando a destra su Via Tavernelle (SP 175), proseguendo per Via Porta Marina, Via Nettuno (SP 189), dopo circa 2,7 km arriva nei pressi dell'ingresso sud dell'area archeologica, ovvero di nuovo sulla strada denominata Via Magna Grecia. All'incrocio di via Porta Marina-Via Nettuno si aggiunge anche il traffico proveniente da Via Poseidonia.

Ovviamente, arrivando a Porta Aurea con la SP 276, si può anche svoltare a sinistra, imboccando così via Porta Aurea e dopo circa 1 km, o ci si immette su via Laura che proseguendo per Via Porta Sirena arriva al cuore della città antica, ovvero al parcheggio interno all'area archeologica, oppure, con una svolta a sinistra di 45° si imbecca la SP 168 (Via Porta Giustizia), che dopo circa un km arriva anch'essa su via Magna Grecia sul lato sud del parco. Il sistema viario descritto è calibrato sul fatto che la dorsale di traffico Nord - Sud arrivava o da Capaccio Scalo o da Agropoli ed è costituito da un anello viario che corre intorno alle antiche mura, costituito da una sede stradale a doppio senso con una corsia per senso di marcia.

Lungo il lato sud-est dell'anello, parallelamente la sede viaria, a partire dall'incrocio tra via Magna Graecia e via Porta Giustizia vi è la presenza di una pista ciclo pedonale che si discosta dalla strada risalendo verso nord costeggiando la cinta muraria per arrestarsi in corrispondenza della stazione ferroviaria di Paestum lungo via Porta sirena.

Tuttavia, i grandi flussi di traffico raggiungono l'area archeologica attraverso la variante alla SS Tirreno Inferiore (SS 18), un'arteria a 2 corsie e doppio senso di marcia. Essa ha un'uscita proprio nei pressi della stazione di Paestum, ovvero a circa 100 m in linea d'aria dalla cinta muraria che però è attualmente irraggiungibile, a causa della mancanza di un sottopasso ferroviario che superi l'ostacolo costituito dalla linea ferroviaria NA-RC.

Infatti, per raggiungere l'area archeologica dalla stazione ferroviaria di Paestum, il percorso è lungo circa 4,1 km ed è necessario proseguire sulla SS 18 fino allo svincolo di Cicerale, immettersi nuovamente sulla SP 276 (via Magna Graecia) e, proseguendo, in direzione Nord si arriva nei pressi dell'ingresso sud dell'area archeologica, in prossimità della ex fabbrica Cirio.

Attualmente la SS 18, nel tratto in questione, è a 1 corsia per ogni senso di marcia con un livello di servizio appena sufficiente dovendo sopportare il volume di traffico composto dai veicoli pesanti (percorso alternativo alla SA - RC) e da quello turistico che si genera soprattutto nella stagione estiva per raggiungere le rinomate mete marine cilentane.

L'intervento riveste un carattere di particolare rilevanza ed urgenza perché rivolto a risolvere le problematiche di accessibilità all'area archeologica di Paestum e la netta divisione territoriale tra le aree interne e le aree costiere, venutasi a creare dopo la chiusura del passaggio a livello nel 2004.



La zona oggetto di interesse per la realizzazione del progetto in esame è ubicata nella zona Sud-Est della cinta muraria di Paestum, in un'area prevalentemente pianeggiante con la presenza di costruzioni sparse a villino e terreni ad uso agricolo, come si evince dall'ortofoto di seguito riportata in cui è individuata l'area interessata dall'opera stradale.

Nella zona d'intervento è presente un'area di sosta (denominata parcheggio P2) ubicata lungo via Ponte Marmoreo in adiacenza alla stazione ferroviaria di Paestum, realizzata dal comune di Capaccio Paestum insieme a quella di via Magna Grecia (denominato Parcheggio P3) adiacente alla ex fabbrica Cirio. L'area è a servizio di autovetture e bus turistici e al momento, non essendo in esercizio, si presenta in condizioni di semi abbandono. Infatti, sono ancora presenti i sistemi a barriera per l'ingresso/uscita dal parcheggio, anche se non funzionanti, e una struttura informativa (infopoint), anch'essa fatiscente, al centro del parcheggio.

Il parcheggio ha una superficie di circa 4.000 mq ed è costituito da n. 68 posti auto e 9 stalli bus, la sosta non è a pagamento. Al momento, in considerazione del fatto che non è semplice raggiungere l'area archeologica dalla stazione ferroviaria di Paestum per la mancanza di un sottopasso ferroviario, il parcheggio non è molto utilizzato né dai turisti né dagli utenti del servizio ferroviario.



Ortofoto stato attuale

### 3.4. Descrizione dell'intervento di progetto

#### 3.4.1. Nuova viabilità

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di una nuova viabilità con inizio in prossimità del parcheggio P3 posto sul lato est della stazione ferroviaria di Paestum, questo nuovo collegamento costeggia la ferrovia e il parcheggio per poi allargarsi al fine di ottenere la corretta curvatura stradale necessaria per oltrepassare la ferrovia e termina con un semplice svincolo stradale su via Porta Giustizia. Il nuovo progetto è stato semplificato rispetto alle precedenti soluzioni progettuali attraverso la completa soppressione del tratto viario V2, ma allo stesso tempo è stato integrato dalla previsione di più interventi di mitigazione paesaggistica al fine di minimizzare gli impatti negativi e valorizzare quelli positivi che le opere andranno a produrre sul contesto. L'obiettivo dell'intervento è collegare l'area archeologica di Paestum alla via Ponte Marmoreo e Strada Statale 18 ricollegando di fatto due aree che nel passato risultavano comunicanti dal preesistente passaggio a livello. Tale intervento consentirà ai residenti e, in modo particolare, ai turisti di raggiungere l'area archeologica direttamente dall'uscita per Paestum presente sulla Strada Statale 18, deviando di fatto il traffico veicolare sia nel centro di Capaccio Scalo, già congestionato dall'alto numero di residenti e sia nella zona residenziale di Santa Venere. Pertanto la realizzazione porterà molteplici benefici, tra i quali:

- raggiungimento diretto dell'area archeologica di Paestum del flusso veicolare proveniente dalla strada Statale 18;
- ricollegamento dell'utenza residente sia al Capoluogo che sul tratto viario tra via Ponte Marmoreo e via Capaccio Paestum;
- decongestionare notevolmente il flusso veicolare a Capaccio Scalo e Santa Venere;
- assegnare all'area archeologica di Paestum una maggiore valenza turistica data dalla dotazione infrastrutturale che consentirà all'utenza di raggiungere la stazione, i parcheggi, l'area archeologica e gli altri servizi annessi.

Nella scelta del tracciato si è cercato di tenere conto di tutte le caratteristiche del territorio rispettandone le peculiarità, le vocazioni e le costruzioni presenti e di progetto. L'area in esame risulta in gran parte di tipo pianeggiante, caratterizzata da coltivazioni tipiche del territorio: frutteti, prodotti da serra, e dalla presenza di masserie e aziende agricole. La vegetazione spontanea presente è rada, eccetto che nella fascia della linea ferroviaria e quella individuata è relazionata pressoché alle attività agricole. Il nuovo tracciato previsto si presenta planimetricamente molto regolare, con minime variazioni altimetriche dovute alla necessità di contenere le acque superficiali di carreggiata, eccetto che per le rampe del sottopasso, con una lunghezza complessiva di circa 600,00 m ed una larghezza della carreggiata di m 6,50, più le banchine laterali di 1,00 m.

Lungo tutto il tracciato si è provveduto ad elaborare le sezioni dello stato di fatto, di progetto e di comparazione con indicati in giallo ed in rosso gli sterri e i riporti, si rimanda alle tavole di progetto Arch\_8.0, Arch\_9.0 e Arch\_10.0.

Di particolare attenzione è stata la valutazione dei vari vincoli presenti, della presenza di case e masserie di particolare valore storico-culturale, recinzioni, fossi, canali e canalette, linee elettriche e telefoniche, linee del gas e punti inaccessibili.

In merito alla struttura stradale si prevede la realizzazione di una fondazione stradale in misto granulometrico e la pavimentazione mediante impiego di conglomerato bituminoso.

Essa dovrà avere le seguenti caratteristiche principali:

- resistenza alle azioni tangenziali trasmesse dai veicoli, che si ottiene adottando una pavimentazione ad elevata stabilità;
- impermeabilità per proteggere il sottofondo, che si ottiene con una bassa permeabilità e l'uso di una giusta proporzione del legante;
- rugosità superficiale per permettere l'aderenza dei veicoli, che si ottiene con l'aggregato dello strato di usura, controllando la rumorosità e la regolarità del manto.

Ovviamente nella progettazione esecutiva della nuova tratta stradale, si dovrà tenere conto più accuratamente del sistema infrastrutturale già esistente, in quanto, durante il suo percorso, la nuova opera andrà ad interferire con delle strade già esistenti. Per tale motivo si è cercato di trovare una soluzione ottimale per ogni nuova intersezione che si verrà a creare.

Analizzando il tracciato, la strada si intersecherà con le seguenti strade già esistenti:

- Strada Provinciale n. 168 – Capaccio Paestum;
- Via Porta Giustizia – strada che circonda le mura di Paestum.

In entrambi i casi le strade si intersecheranno alla stessa quota, per cui è inevitabile prevedere delle intersezioni a raso.

Per l'innesto con la SP 168, considerata l'esigenza di sistemare l'accesso al parcheggio adiacente, è stata prevista una intersezione a rotatoria opportunamente dimensionata secondo le normative vigenti. Per l'innesto con Via Porta Giustizia è stata prevista un'intersezione lineare a raso con corsie specializzate dimensionate secondo le normative vigenti.

Per i relativi dettagli si rimanda alle tavole di progetto Arch\_3.0 e Arch\_4.0.

### 3.4.2. Sottopasso ferroviario

Il sottopasso è l'elemento portante del sistema di connessione diretta tra l'area archeologica e l'accesso alla Strada Statale 18 posta sul lato opposto della stazione ferroviaria di Paestum. È destinato al transito veicolare ed al percorso ciclopeditone. Avrà uno sviluppo longitudinale complessivo,

compreso le rampe di raccordo con pendenza del 10% pari a circa 160,00 metri, con sezione di larghezza utile pari a 14,45 metri ed altezza utile pari a 5,00 metri.

La sezione è trasversalmente divisa in due; verrà destinata per gran parte al passaggio della viabilità e in misura minore al passaggio del percorso ciclopeditone in posizione sopraelevata di circa 2,00 metri rispetto al piano carrabile.

Per la realizzazione del sottopasso si impiegherà il cosiddetto metodo a “spinta”, che consiste nel realizzare l'involucro scatolare del sottopasso a piè d'opera in cantiere e, successivamente, di collocarlo mediante penetrazione a spinta dentro il rilevato. Tale metodo ha come vantaggio diretto quello di evitare lo smantellamento della massicciata ferroviaria e, quindi, di contenere gli oneri dovuti alle FF.SS. La realizzazione del nuovo sottopasso prevede l'utilizzo del sistema di sostegno dei binari denominato “*sistema Essen*”.



Esempio sistema Essen

La tecnica consiste nella realizzazione di un sottopassaggio mediante la prefabbricazione, sul lato del rilevato, di un monolite e la successiva infissione del manufatto, con sistema oleodinamico, all'interno del terrapieno stradale o ferroviario. Tale tecnica presenta i seguenti vantaggi:

- mantenimento dell'esercizio della via di comunicazione interessata dall'attraversamento sotterraneo;
- notevole riduzione delle strutture di sostegno della linea di comunicazione;
- rapidità operativa;
- minimi rischi di cantiere;
- installazione del tunnel contemporaneamente alla realizzazione dello scavo;
- riduzione dell'impatto ambientale;
- costi inferiori rispetto a quelli caratterizzanti una tecnologia esecutiva di tipo tradizionale.

Il monolite viene messo in opera attraverso le seguenti fasi operative:

- costruzione della platea di varo;
- prefabbricazione del monolite;
- consolidamento del terreno del rilevato;
- ubicazione delle apparecchiature di sostegno dei binari;



- realizzazione del muro di contrasto ed inserimento dei martinetti;
- infissione del monolite nel terrapieno ed opere di completamento del sottopassaggio.

Le fasi costruttive riguardano in successione i seguenti elementi: soletta inferiore, pareti laterali e soletta superiore. La parte anteriore presenta il rostro di infissione, ossia è inclinata di 45° e sagomata a tagliente per facilitare l'inserimento del manufatto nel terrapieno. Nella parte posteriore, prima della messa in opera del manufatto, vengono realizzati i muri paraterra. Prima di iniziare la fase di infissione del manufatto, nel caso di sede ferroviaria, si mette in opera una struttura isostatica finalizzata al sostegno dei binari durante la penetrazione del monolite nel terrapieno.

Quando il manufatto penetra progressivamente nel terrapieno, all'interno del tunnel, un escavatore asporta il terreno del fronte scavo e lo carica su un autocarro che lo porta a discarica. Terminata l'infissione dello scatolare si procede alla demolizione con martello pneumatico della punta tagliente scoprendo i ferri dell'armatura. Nella parte anteriore si costruiscono i muri paraterra. Nelle testate si realizzano i muri parapetti. Infine in presenza di via ferrata viene ripristinata la massicciata ferroviaria.

Per quanto riguarda gli aspetti architettonici dell'intervento, l'attuale scelta progettuale prevede una modellazione del terreno laterale alle rampe del sottopasso tale da realizzare pendii con minime inclinazioni e rinverditi di essenze vegetative compatibili che non necessitano di alti muri di contenimento del terreno e che permettano di ottenere, conseguentemente alla fine dei lavori, una nuova configurazione dell'orografia del luogo dall'aspetto spontaneo e naturalistico.

Considerato che l'intervento si colloca in un'area di particolare pregio archeologico e paesaggistico, è stato elaborato un progetto di mitigazione e integrazione vegetazionale al fine di inserire correttamente le opere nel paesaggio.



Foto-inserimento sottopasso di progetto

La scelta delle specie vegetali da utilizzare è necessariamente effettuata innanzitutto sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe. Di fondamentale importanza è l'interpretazione delle caratteristiche macro e mesoclimatiche del territorio al fine di pervenire ad un esatto inquadramento delle tipologie vegetazionali presenti. È infatti utile, se non fondamentale, un'adeguata comprensione delle caratteristiche climatiche e fitogeografiche per progettare interventi basati su specie che favoriscano le dinamiche evolutive verso le formazioni vegetazionali più adatte ai siti di intervento. Successivamente sono state individuate le specie vegetali che, per caratteristiche specifiche, si ritengono più adeguate alla realizzazione di un armonico inserimento delle opere progettate nel territorio in esame, caratterizzato da un notevole pregio e valore archeologico, scelte inoltre anche sulla scorta delle caratteristiche vegetazionali dell'area analizzata.

ORTOFOTO STATO DI FATTO - Scala 1:1000



ORTOFOTO STATO DI PROGETTO - Scala 1:1000



Ortofoto con evidenziate aree verdi dello stato di fatto e di progetto.

Oltre all'analisi vegetazionale, è stato approfondito uno studio di intervisibilità della viabilità e di tutte le opere connesse con foto-inserimenti del progetto da punti di visuale pubblica da e verso l'area archeologica, al fine di valutare l'impatto delle opere e di individuare gli opportuni interventi di schermatura oltre che della nuova viabilità anche della struttura vera e propria del sottopasso.

Grazie allo studio del paesaggio agrario locale ed allo studio dell'inter-visibilità delle opere, è stato possibile indicare le posizioni in cui collocare le alberature arboree e arbustive individuate, in maniera tale da escludere la vista delle nuove opere e mantenere visibili le emergenze archeologiche dai punti di visuale pubblica. Le nuove alberature previste lungo il nuovo tracciato saranno disposte in maniera

non geometrica recuperando un andamento morbido riferibile all'ambito agricolo interessato. Le alberature previste in corrispondenza del sottopasso ferroviario saranno disposte in maniera da contenere visivamente l'impatto della struttura e saranno della stessa tipologia di quelle già esistenti e disposte parallelamente alla linea ferroviaria.

Per maggiori chiarimenti legati al progetto di mitigazione ed integrazione vegetazionale di rimanda alla relazione elaborata dai tecnici specialistici REL\_3.0, ai foto-inserimenti allegati alla Relazione Paesaggistica contenuti nel fascicolo REL\_2.1 ed alla tavola di progetto "Planimetria mitigazione vegetazionale" Arch\_2.0, nonché alla tavola di confronto tra lo stato di fatto e di progetto elaborata sulla stessa base dell'ortofoto attuale.

Per quanto riguarda, i materiali individuati per il rivestimento delle strutture da realizzarsi è chiaro il riferimento all'area archeologica di Paestum ed in generale alle caratteristiche storiche e rurali del territorio circostante.

Il rivestimento dei muretti di contenimento da realizzarsi ai lati delle rampe stradali sarà in lastre di travertino posate a correre dello spessore adeguato e colorazione naturale. Il percorso ciclo-pedonale che affianca le rampe del sottopasso sarà messo in sicurezza con un parapetto dalle forme semplici e lineari e dai colori chiari così da meglio integrarsi al contesto in cui è inserito.



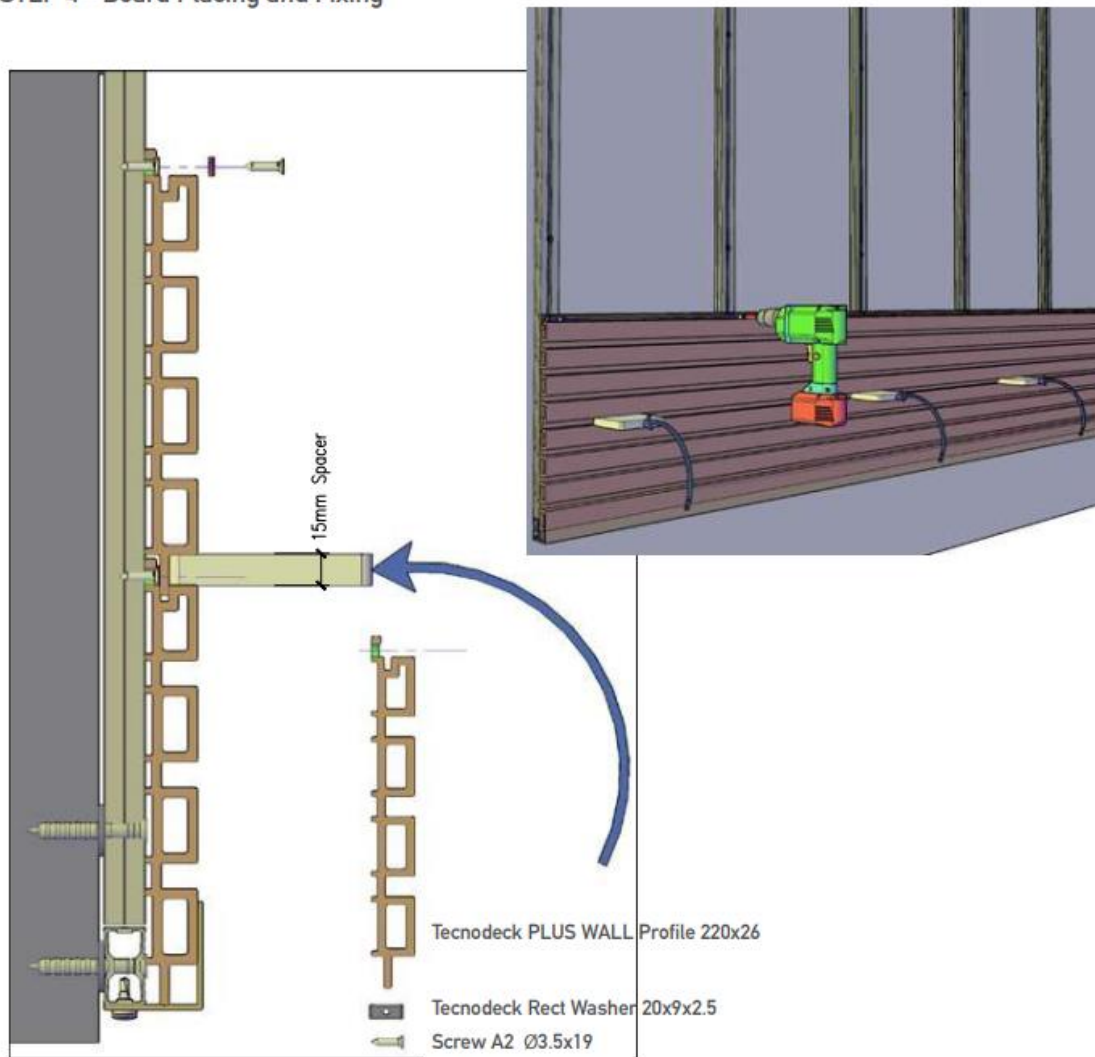
Lastre di travertino previste per rivestimento muretti sottopasso.

La struttura portante del sottopasso ferroviario sarà rivestita con una tipologia di legno tecnologico (WPC) che assicura numerosi vantaggi pratici, pur mantenendo un gradevole impatto estetico. Il materiale, molto diffuso negli Stati Uniti e nel Nord Europa, si è ormai affermato anche in Italia non solo per il decking, ma in molte occasioni di arredamento d'esterni. La combinazione tra la nobiltà del legno e la resistenza della resina termoplastica, rende a questa tipologia di materiale una contemporanea naturalezza. È estremamente durevole nel tempo senza necessità di trattamenti superficiali o manutenzione. Freddo, acqua, funghi, salsedine non intaccano il prodotto, che si mantiene inalterato resistendo anche alle temperature e ai raggi UV. I prodotti sono ottenuti da residui di lavorazione del legno e non impongono il taglio di nuovi alberi, questo materiale infatti risulta privo di sostanze dannose per l'uomo o l'ambiente. A seconda delle esigenze progettuali, i rivestimenti di facciata vengono realizzati con i profili architettonici e i profili modulari. I profili modulari ad effetto listellato previsti dal progetto sono rivestiti da una speciale pellicola protettiva in



ionomero e possono essere applicati in modo semplice e veloce grazie alla tecnica di assemblaggio con clips invisibili in acciaio inossidabile.

#### STEP 4 - Board Placing and Fixing



Schema tipo di applicazione di elementi in legno WPC come rivestimento di facciata.



**IPE WOOD**

Tipologia colorazione scelto per il rivestimento.



### 3.4.3. Impianto di illuminazione

L'intervento prevede l'installazione di armature di illuminazione a palo distribuite lungo tutto il tracciato di circa 600 m con una interdistanza media di 15,00 m. Il progetto dell'impianto d'illuminazione prevede l'impiego di componenti prefabbricati le cui caratteristiche tecniche sono descritte nelle relazioni di calcolo illuminotecnico di progetto.

Tenuto conto della larghezza della strada di progetto, si stabilisce la disposizione dei centri luminosi, con armature di illuminazione montate a testa palo con altezza complessiva fuori terra pari a 7,10 m, con un braccio sul lato strada pari a 7,00 m e un braccio sul percorso ciclo-pedonale pari a 4,00 m. La scelta progettuale concilia in modo naturale con i vincoli funzionali ed illuminotecnici.

La banchina stradale e il relativo sottosuolo interessato allo scavo per il cavidotto e per il posizionamento dei blocchi di fondazione dei pali, almeno per le profondità occorrenti per la realizzazione del presente impianto, è costituito da terreni sciolti, e comunque già interessato dalle altre lavorazioni previste da progetto.

Dal punto di vista della sicurezza elettrica, saranno adottate tutte le prescrizioni di sicurezza previste dalle norme CEI; in particolare l'impianto sarà dotato di adeguato grado di protezione contro i contatti diretti e di impianto di messa a terra, coordinato con interruttore differenziale per la protezione contro i contatti indiretti. Le dorsali e le derivazioni saranno protette con appositi interruttori automatici e/o fusibili contro le sovracorrenti.



Il punto di consegna e gruppi di misura, sarà ubicato in posizione intermedia rispetto alla tratta da illuminare, sarà costituito da un armadio a due scomparti in vetroresina (tipo illuminazione stradale) completo di apparecchiatura di comando-sezionamento, protezione e regolazione. La sezione dei cavi consente eventuali ampliamenti futuri dell'impianto di illuminazione.

Saranno utilizzate armature stradali a LED con diffusore in vetro extra-chiaro temperato resistente agli shock termici e agli urti, dalle caratteristiche e potenze indicate negli elaborati specialistici.

Tipologia palo a doppio braccio previsto.

#### 4. Considerazioni inerenti le trasformazioni previste da progetto

In considerazione del comma 4 dell'art. 146 del D.Lgs del 22.01.2004 n. 42, per quanto esposto e tenuto conto del contesto ambientale circostante, rappresentato dalla documentazione fotografica, è facilmente rilevabile che gli ambiti oggetto d'intervento risultano prevalentemente pianeggianti con la presenza di costruzioni sparse a villino e terreni ad uso agricolo.

Considerato che l'intervento si colloca in un'area di particolare pregio archeologico e paesaggistico, è stato elaborato un progetto di mitigazione e integrazione vegetazionale al fine di inserire correttamente le opere nel paesaggio.

Allo scopo di rendere un quadro esaustivo delle condizioni *ante operam*, si è provveduto ad analizzare le principali caratteristiche di una porzione di territorio ricadente entro un buffer di analisi di 3 km dalle opere a progetto. Tale area vasta di analisi è considerata non in base a precise indicazioni normative che, a tal riguardo, non forniscono informazioni dettagliate, ma per meglio comprendere il territorio in cui l'opera si inserisce.

La scelta delle specie vegetali da utilizzare è necessariamente effettuata innanzitutto sulla base dell'analisi della vegetazione potenziale della fascia fitoclimatica di riferimento e della vegetazione reale che colonizza l'area di studio e le aree limitrofe. Di fondamentale importanza è l'interpretazione delle caratteristiche macro e mesoclimatiche del territorio al fine di pervenire ad un esatto inquadramento delle tipologie vegetazionali presenti. È infatti utile, se non fondamentale, un'adeguata comprensione delle caratteristiche climatiche e fitogeografiche per progettare interventi basati su specie che favoriscano le dinamiche evolutive verso le formazioni vegetazionali più adatte ai siti di intervento.

Grazie allo studio del paesaggio agrario locale ed allo studio dell'inter-visibilità delle opere, è stato possibile indicare le posizioni in cui collocare le alberature arboree e arbustive individuate, in maniera tale da escludere la vista delle nuove opere e mantenere visibili le emergenze archeologiche dai punti di visuale pubblica. Le nuove alberature previste lungo il nuovo tracciato saranno disposte in maniera non geometrica recuperando un andamento morbido riferibile all'ambito agricolo interessato. Le alberature previste in corrispondenza del sottopasso ferroviario saranno disposte in maniera da contenere visivamente l'impatto della struttura e saranno della stessa tipologia di quelle già esistenti e disposte parallelamente alla linea ferroviaria.

In conclusione l'Amministrazione, nel rilasciare l'Autorizzazione (ex art. 159), potrà ritenere, in sede di accertamenti e verifiche, ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D.Lgs. 42/2004 l'intervento compatibile rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e che l'intervento stesso può ritenersi congruo con i criteri di gestione del vincolo presente nell'area e coerente con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Dall'esame degli elaborati di progetto e dalle valutazioni in sede di sopralluogo si ha la seguente descrizione:

- l'intervento prevede un nuovo tracciato stradale di circa 600 m di lunghezza, un nuovo sottopasso ferroviario e nuovi percorsi ciclo-pedonali di collegamento all'area archeologica di Paestum, nell'ambito di un intervento di mitigazione e integrazione vegetazionale dell'intera area oggetto d'intervento ricadente nel comune di Capaccio Paestum;
- l'intervento è a carattere permanente;
- l'area di progetto è destinata attualmente ad area agricola, le opere di progetto alterano le destinazioni d'uso attuali dei luoghi per questo con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11 del 09.03.2020 si è provveduto ad approvare il suddetto progetto definitivo in variante al PRG;
- il contesto paesaggistico dell'intervento è il territorio agricolo a sud-est della cinta muraria di Paestum;
- la morfologia del contesto paesaggistico è la pianura costiera.

L'inserimento sul territorio dell'intervento è assicurato dalla compatibilità/similarità dell'attuale proposta progettuale con quanto proposto precedentemente nel 2014 durante la conferenza dei servizi svolta per il progetto *“Mobilità turistica: sistema della sosta, viabilità e sottopasso ferroviario alla stazione di Paestum”*, dalla quale non erano emerse questioni pregiudizievoli ai fini del proseguo dell'intervento, e con quanto scaturito dalle precedenti interlocuzioni avute con la Soprintendenza A.B.A.P. per le province di Salerno e Avellino.



A sinistra: Stralcio planimetria progetto *“Mobilità turistica: sistema della sosta, viabilità e sottopasso ferroviario alla stazione di Paestum”* (2014). A destra: Stralcio planimetria presente progetto (2022)

In particolare complessivamente gli obiettivi proposti sono:

- a. "riqualificare" i percorsi ciclo-pedonali e carrabili da e per l'area archeologica di Paestum e incrementare i collegamenti con la strada provinciale Capaccio Paestum nonché con la strada statale 18;
- b. "valorizzare" un'area esistente per migliorare l'accessibilità e la fruibilità da parte dei visitatori ed integrare le aree destinate a verde ad uso pubblico, rispetto alle aree che attualmente sono destinate all'attività agricola;
- c. "salvaguardare" i caratteri storico-ambientali dell'area grazie alle opere di mitigazione previste ed alla previsione di alberature tali da escludere la vista delle opere da realizzare e lasciare in vista l'area archeologica.

Per maggiori chiarimenti legati al progetto di mitigazione ed integrazione vegetazionale di rimanda alla relazione elaborata dai tecnici specialistici REL\_3.0, ai foto-inserimenti allegati alla Relazione Paesaggistica contenuti nel fascicolo REL\_2.1 ed alla tavola di progetto "Planimetria mitigazione vegetazionale" Arch\_2.0, nonché alla tavola di confronto tra lo stato di fatto e di progetto elaborata sulla stessa base dell'ortofoto attuale.

## 5. Relazione di compatibilità paesaggistica

Nella valutazione della compatibilità paesaggistica delle opere in oggetto, sono stati analizzati i processi di formazione delle decisioni con lo scopo di valutare l'aderenza degli interventi alle forme strutturali del paesaggio, l'assonanza con le caratteristiche morfologiche dei luoghi e la mitigazione dell'impatto visuale delle trasformazioni fisiche tramite interventi accessori e di sistemazioni a verde. Infine si è inteso assicurare che non siano stati compromessi gli obiettivi generali di protezione dettati dalla Norma e più in generale sia garantita la sostenibilità dell'intervento antropico.

Si è trattato in sostanza di un'attività nella quale sono stati individuate le principali situazioni di criticità e rischio, con particolare riferimento ai seguenti fattori:

- la localizzazione dell'opera;
- le tipologie progettuali e le tecnologie adottate.

I contenuti della valutazione di compatibilità riguardano tre aspetti:

- 1) verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo e della conformità rispetto agli strumenti di pianificazione di settore;
- 2) analisi dello stato attuale dell'ambiente relativo all'ambito territoriale interessato dall'opera, contenente una diagnosi schematica dei fattori di pressione antropica e dei livelli di qualità delle risorse ambientali *ante operam* coinvolti dal progetto;



- 3) analisi delle principali modificazioni previste sull'ambiente e valutazione delle principali misure previste per eliminare o mitigare gli effetti negativi sull'ambiente, delle eventuali misure compensative e delle azioni di prevenzione.

Nell'analizzare il testo del Decreto Ministeriale 7 giugno 1967 di imposizione del vincolo, lo scrivente ha individuato gli aspetti caratterizzanti che qui si riassumono:

*"...Considerato che il vincolo comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo, dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa (aspetto 1);*

*Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché la stessa è d'interesse paesaggistico particolarmente importante per il caratteristico andamento pianeggiante e collinare del terreno (aspetto 2), ricco di flora mediterranea (aspetto 3) e di nuclei rustici di caratteristica architettura locale, che hanno assunto valore di spontaneità e di qualificazione ambientale (aspetto 4); inoltre, essa rappresenta un quadro naturale panoramico di incomparabile bellezza godibile da ognuno degli innumerevoli punti di belvedere accessibili al pubblico (aspetto 5) e rappresentati in special modo dai tratti di strada che attraversano il territorio comunale (aspetto 6);..."*

L'opera in progetto non prevede alterazioni altimetriche della morfologia dello stato di fatto nella maggior parte del nuovo tracciato e quindi tali da conservare l'andamento del terreno per come si evince dalle planimetrie e dai profili presenti negli allegati elaborati di progetto (rispetto dell'aspetto 2). I movimenti di terra previsti per la realizzazione del sottopasso sono limitati al minimo indispensabile necessario per modellare il terreno con pendii dalle minime inclinazioni e rinverditi di essenze vegetative compatibili che non necessitano di alti muri di contenimento del terreno e che permettano di ottenere, conseguentemente alla fine dei lavori, una nuova configurazione dell'orografia del luogo dall'aspetto spontaneo e naturalistico.

Le opere di progetto prevedono modifiche alle aree verdi esistenti, le alberature esistenti saranno in gran parte salvaguardate e/o, laddove non sia possibile, si opererà a compensazione al fine di ottenere un saldo zero, ripristinando spazi a verde e alberature con le stesse caratteristiche per la quota occupata. Le nuove alberature previste lungo il nuovo tracciato saranno disposte in maniera non geometrica recuperando un andamento morbido riferibile all'ambito agricolo interessato. Le alberature previste in corrispondenza del sottopasso ferroviario saranno disposte in maniera da contenere visivamente l'impatto della struttura e saranno della stessa tipologia di quelle già esistenti e disposte parallelamente alla linea ferroviaria (rispetto dell'aspetto 3).

Non sono previste costruzioni, né ristrutturazioni di nuclei rustici esistenti, il progetto prevede soltanto interventi di tipo infrastrutturali e paesaggistici (rispetto dell'aspetto 4).

Con un attento studio dell'inter-visibilità delle opere, è stato possibile indicare le posizioni in cui collocare le alberature arboree e arbustive individuate, in maniera tale da escludere la vista delle nuove opere e mantenere visibili le emergenze archeologiche dai punti di visuale pubblica. Inoltre l'intervento è limitato alla realizzazione di un nuovo tracciato stradale e di un sottopasso ferroviario e non alla costruzione di strutture in elevazione, per cui non può certamente modificare le corrispondenze panoramiche tra segni morfologici dominanti e complementari in quanto elementi di scenario di particolare interesse, visibili dai punti di vista e dai belvedere principali di Madonna del Granato e Capaccio Capoluogo. In ogni caso è prevista la conservazione e l'impianto di essenze arboree e arbustive che contribuiscono ad inserire naturalmente i diversi interventi nel contesto mitigando in maniera efficace gli impatti visivi (rispetto dell'aspetto 5).

Le tipologie di materiali, travertino per il rivestimento dei muretti e legno WPC per il rivestimento della struttura del sottopasso, nonché la tipologia di impianto di pubblica illuminazione proposti certamente e concretamente non contrastano con le tipologie presenti in zona (rispetto dell'aspetto 6).

## 6. Conclusioni

Alla luce delle argomentazioni svolte, l'attuazione del progetto non produrrà impatti negativi sul territorio, il nuovo tracciato stradale con annesso sottopasso ferroviario e pista ciclo-pedonale insieme agli interventi di mitigazione e integrazione vegetazionale previsti assicureranno la compatibilità paesaggistica delle opere con il contesto in cui si trovano. Nella scelta del tracciato si è cercato di tenere conto di tutte le caratteristiche del territorio rispettandone le peculiarità, le vocazioni e le costruzioni presenti e di progetto. Gli interventi stessi sono congrui con i criteri di gestione del vincolo presente nelle aree e coerenti con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Oltre all'analisi vegetazionale, è stato approfondito uno studio di intervisibilità della viabilità e di tutte le opere connesse con foto-inserimenti del progetto da punti di visuale pubblica da e verso l'area archeologica, al fine di valutare l'impatto delle opere e di individuare gli opportuni interventi di schermatura oltre che della nuova viabilità anche della struttura vera e propria del sottopasso.

Per quanto non riportato e per ulteriori dettagli si rimanda alla allegata documentazione progettuale. Si allegano foto-inserimenti intervento.