

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
ITINERARIO CAIANELLO (A 1) – BENEVENTO  
ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DELLA S.S. "TELESINA" DAL KM 0+000 AL KM  
60+900

## IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;
- il comma 176, che rfinanzia l'art. 13 della legge n. 166/2002;

- il comma 177 – come modificato e integrato dall'articolo 1, comma 13, del decreto legge 12 luglio 2004 n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, nonché dall'articolo 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39 – che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

VISTA la legge 23 dicembre 2005, n. 266, e visti in particolare:

- l'art. 1, comma 78, che autorizza un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, prevedendo – tra l'altro – il finanziamento di opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001;
- l'art. 1, comma 85, che integra le richiamate disposizioni sui limiti di impegno;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei "Sistemi stradali e autostradali" dei Corridoi trasversali, l'intervento "Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta", per un costo di 1.446,079 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, prevedendo che di norma – a corredo della richiesta di finanziamento a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato – venga presentato il piano sintetico, ma esplicitando che questo Comitato stesso, in sede di approfondimento, può richiedere la presentazione del piano analitico completo;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n.

190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria della "Itinerario Caianello (A1)-Benevento", della quale stesura aggiornata viene consegnata in seduta con documentazione di supporto, proponendo l'approvazione, in linea tecnica e con prescrizioni, del progetto preliminare e proponendo altresì di rinviare gli aspetti relativi alla copertura finanziaria del costo dell'opera alla fase di approvazione del progetto definitivo;

VISTA la nota 21 marzo 2006, n. 18734/2006/SP, con la quale il predetto Ministero chiede l'assegnazione di un finanziamento di 80 Meuro all'intervento di cui sopra, a valere sulle risorse di cui al citato art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

CONSIDERATO che l'opera di cui trattasi è ricompresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta il 31 ottobre 2002;

CONSIDERATO che il CUP assegnato al progetto è il seguente: F62C05000020001;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che, con delibera adottata in data odierna, n. 75, questo Comitato ha proceduto alla ricognizione delle risorse disponibili;

RITENUTO di attribuire all'opera un primo contributo, tenendo conto che trattasi di arteria non assoggettata a pedaggio;

RITENUTO di compensare la minore assegnazione ad altro intervento relativo alla regione Campania con l'attribuzione di un contributo maggiore, tra l'altro, all'opera suddetta, al fine di mantenere invariato il rapporto tra le assegnazioni per il Centro-Nord e quelle a favore del Sud risultante dalla proposta formulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la citata nota del 21 marzo 2006;

RITENUTO di subordinare l'assegnazione definitiva del contributo alla presentazione del progetto definitivo di uno stralcio funzionale piuttosto che alla rimodulazione del progetto preliminare;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

RILEVATO che il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali, presente alla seduta, non ha formulato osservazioni, sì che la delibera risulta adottata all'unanimità;

## P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la "Telesina" attualmente garantisce ai territori attraversati l'accesso all'Autostrada del Sole (lato Ovest) ed alla città di Benevento (lato Est) nonché, tramite il raccordo autostradale Benevento-Castel del Lago, all'Autostrada A16 e costituisce, insieme alle due autostrade citate, l'itinerario preferenziale per gli spostamenti tra le Regioni Puglia e Lazio e per quelli all'interno del versante tirrenico dell'Italia centrale, rappresentando l'alternativa più breve al percorso autostradale che passa per Avellino e Caserta;
- che l'arteria, malgrado la sua importanza, non possiede caratteristiche geometriche adeguate al suo ruolo, soprattutto tenendo conto che la sezione trasversale della piattaforma stradale, con una corsia per senso di marcia, risulta insufficiente a garantire un idoneo livello di servizio e di conseguenza un corretto standard di sicurezza;
- che pertanto il progetto sottoposto a questo Comitato prevede il suo adeguamento alla normativa vigente con l'obiettivo di rispondere:
  - alle esigenze di trasporto, migliorando il livello di esercizio e decongestionando il traffico cittadino, con conseguente abbassamento del livello di incidentalità;
  - alle esigenze ambientali, con rispetto della vocazione della morfologia dei luoghi e, più in genere, alle esigenze socio-economiche tramite il miglioramento dell'accessibilità del territorio e l'aumento delle opportunità di lavoro;
- che, più specificatamente, l'intervento consiste nell'adeguamento dell'esistente S.S. 372 "Telesina", attualmente classificabile come strada di tipo IV secondo le norme CNR 80, tramite la realizzazione, praticamente sul sedime esistente, di una piattaforma di tipo "B" secondo il vigente decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 5 novembre 2001;
- che il progetto prevede che l'arteria, larga 22 m, sia costituita da n. 4 corsie da 3.75 m (2 per carreggiata) e da spartitraffico centrale di larghezza pari a 2,59 m;
- che lungo il tracciato, che presenta una lunghezza totale di circa 61 km, sono presenti 20 svincoli;
- che l'ANAS S.p.A., nella qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 5 novembre 2004, n. DPP/Seg prot. 005799, ha presentato a tutte le Amministrazioni ed enti

interessati il progetto preliminare, corredato dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), per la sua approvazione secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190/2002;

- che l'avviso al pubblico è avvenuto tramite pubblicazione su due quotidiani;
  - che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, Commissione Speciale VIA, ha trasmesso, in data 13 marzo 2006, parere di compatibilità ambientale sul progetto, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni riportate nello stesso parere;
  - che la Regione Campania, con delibera di Giunta 15 marzo 2006, n. 339, ha deliberato di esprimere il consenso alla realizzazione dell'intervento in questione;
  - che anche il Ministero per i beni e le attività culturali, con parere anticipato per le vie brevi e del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dichiara di aver tenuto conto nella propria relazione e nei relativi allegati, si è espresso favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto in questione;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che, come esposto, il soggetto aggiudicatore è stato individuato in ANAS S.p.A.;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo del progetto è 708.378.318,36 euro, di cui 527.246.653,38 per lavori e 181.131.664,99 per somme a disposizione;
  - che il quadro economico non riporta una specifica voce per "interventi di mitigazione e compensazione" che, secondo quanto specificato nelle prescrizioni, debbono avere entità non inferiore al 3% del valore dell'opera, ma che il relativo onere è da ritenere compreso nel costo complessivo dell'opera medesima – trattandosi almeno in parte di prescrizioni coerenti con le indicazioni del SIA, della Valutazione di incidenza e delle successive integrazioni – e può comunque essere fronteggiato con l'ottimizzazione dello stesso quadro economico ed eventualmente con l'utilizzo dei ribassi d'asta giusta autorizzazione che questo Comitato si riserva di rilasciare, qualora necessario, in sede di approvazione del progetto definitivo;
  - che il piano economico-finanziario non evidenzia potenziale ritorno economico derivante dalla gestione, trattandosi di opera per la quale non è prevista l'applicazione di tariffe e dalla quale non sono ritraibili "ricavi ancillari";

## D E L I B E R A

### 1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della "Itinerario Caianello (A1)-Benevento:

adeguamento a 4 corsie della S.S. "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900" ed è altresì riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera.

Ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è apposto il vincolo preordinato all'esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate.

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

- 1.2 Ai sensi dell'art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, come sopra integrato e modificato, l'importo di 708,378 Meuro, stabilito in relazione all'ammontare del quadro economico dell'opera sintetizzato nella "presa d'atto", rappresenta il "limite di spesa" dell'intervento. Entro tale limite complessivo l'onere per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale – del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indica la soglia minima e non il tetto – non può superare, rispetto all'intero costo dell'opera, la percentuale indicata nella norma richiamata e deve essere correlato a iniziative puntualmente individuate e ritenute proponibili dal suddetto Ministero.
- 1.3 Il soggetto aggiudicatore è individuato in ANAS S.p.A.
- 1.4 Le prescrizioni di cui al punto 1.1, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella relazione istruttoria e alle quali resta subordinata l'approvazione del progetto in questione, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.  
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nel medesimo allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- 1.5 L'approvazione di cui al presente punto è effettuata nel presupposto che il parere formale del Ministero per i beni e le attività culturali non sia condizionato all'osservanza di prescrizioni ulteriori rispetto a quelle esposte negli incontri tecnici e prese in considerazione nella relazione istruttoria e nei relativi allegati. Nell'ipotesi contraria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà formulare le proprie valutazioni in merito e proporre prescrizioni e raccomandazioni ad integrazione e/o modificazione delle prescrizioni di cui all'allegato: in tal caso il progetto medesimo dovrà essere ripresentato a questo Comitato per l'approvazione.

## 2. *Assegnazione contributo*

- 2.1 Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1 è assegnato, in via programmatica, un finanziamento, in termini di volume di investimento, di 110 Meuro. L'onere relativo viene imputato a valere sul contributo quindicennale autorizzato dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005; la quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo di 9,834 Meuro.

2.2 L'assegnazione definitiva del contributo sarà disposta da questo Comitato previa sottoposizione del progetto definitivo di uno stralcio funzionale dell'opera che risulti coerente con il contributo medesimo e con le eventuali ulteriori disponibilità che risultino destinate all'opera. Il progetto in questione dovrà essere presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente delibera sulla Gazzetta Ufficiale e dovrà essere corredato dal relativo piano economico-finanziario analitico predisposto secondo lo schema approvato da questo Comitato con delibera n. 11/2004.

### 3. *Disposizioni finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.2 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al predetto Ministero e curando, tra l'altro, che le prescrizioni da assolvere nella fase di cantierizzazione siano inserite nel capitolato speciale di appalto e poste a carico dell'esecutore dei lavori.

3.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma, 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE  
Silvio BERLUSCONI

Prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle  
infrastrutture e dei trasporti.

Prescrizioni di carattere generale	pag. 2
Raccomandazioni	pag. 5
Prescrizioni di carattere paesaggistico – architettonico e archeologico	pag. 5

### **Prescrizioni di carattere generale**

- Si dovranno sviluppare gli interventi di mitigazione e compensazione, secondo le indicazioni presenti nello Studio d'Impatto Ambientale, nella Valutazione di incidenza e nelle successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, in coerenza con gli ambiti di interesse naturalistico/paesaggistico, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici, evidenziando le relazioni ed i rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente; gli interventi di compensazione non potranno comunque essere inferiori al 3% del valore dell'opera;
- si dovrà approfondire lo studio dei viadotti in modo che le opere di fondazione, le pile e le eventuali opere accessorie non modifichino l'andamento planimetrico dei meandri, la morfologia naturale degli alvei fluviali e, più in generale, non riducano l'efficienza o la superficie degli ecosistemi fluviali;
- si dovrà prevedere, nei viadotti in affiancamento, sistemi di chiusura della luce tra gli impalcati per garantire la sicurezza, particolarmente in caso di incidente;
- si dovrà dettagliare, per le acque di piattaforma, il dimensionamento e la localizzazione delle opere di collettamento, dei manufatti di trattamento e del sistema previsto per il recapito finale, precisando le modalità di gestione dei sistemi di trattamento stessi, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali di sversamento di inquinanti;
- si dovrà programmare l'allestimento ed il funzionamento dei cantieri mobili, specie quando sono previsti nell'ambito della carreggiata stradale, in modo da ridurre al minimo il disagio al traffico, alle attività produttive, promuovendo anche e per tempo apposite campagne di informazione;
- si dovrà programmare la cantierizzazione per lotti funzionali, definendone le fasi temporali e riducendo al minimo indispensabile le esigenze di movimentazione dei materiali e l'interferenza diretta con la viabilità esistente;
- si dovrà incrementare il reimpiego dei materiali di scavo e di demolizione, studiando ogni possibilità alternativa a quella attualmente prevista;
- si dovranno definire misure specifiche di tutela degli alvei fluviali introducendo, come misura compensativa, la realizzazione di oasi naturali lungo i principali corsi d'acqua interferiti (Volturno, Calore e Titerno) che si estendano fino a comprendere almeno due meandri a monte ed a valle degli attraversamenti stradali;
- si dovrà approfondire lo studio delle ricadute di inquinanti aeriformi provenienti dalle emissioni dei cantieri e dalla movimentazione dei mezzi d'opera, considerando anche gli effetti cumulativi tra le emissioni attuali e quelle che si avranno in fase di esercizio, ed adottando adeguate misure di prevenzione, di attenuazione ed eventualmente di compensazione;
- per ciò che attiene alle acque superficiali, si dovranno approfondire gli studi sul rischio idraulico per i cantieri previsti nelle località Torricelle, Pantano, Selva di

Sotto, Maria Cristina, Romano-Scauzuni e, dopo avere determinato la qualità e gli usi attuali delle acque nei corpi idrici (ivi compresa la vocazione naturale e le caratteristiche del trasporto solido), adottare tutte le misure necessarie per prevenire le modificazioni peggiorative ed eventualmente definire gli interventi di mitigazione e l'effettiva possibilità di utilizzare tecniche di ingegneria naturalistica;

- per ciò che attiene alle acque sotterranee, si dovranno stabilire le caratteristiche idrogeologiche degli acquiferi (profondità, capacità idraulica, direzione dei deflussi sotterranei, efficienza impermeabilizzante e spessore dei terreni di copertura, ecc.);
- si dovrà tutelare l'ecosistema agrario, in particolare le produzioni di pregio (viti), specie nella parte iniziale e finale del tracciato e le zone boschive, particolarmente nei pressi di Montepugliano, nella parte intermedia;
- si dovranno prevedere misure compensative degli habitat acquatici e ripariali interessati dall'intero corso de Fiumi Calore e Volturilo, nei tratti interferiti a monte e a valle dei viadotti, fino a comprendere almeno due meandri a monte ed a valle degli attraversamenti stradali;
- si dovrà approfondire la definizione degli effetti che i rumori e le vibrazioni, dovuti ai cantieri ed alla movimentazione dei mezzi pesanti, produrranno su alcuni agglomerati urbaniani prossimi alla strada, introducendo le eventuali misure di mitigazione;
- si dovrà approfondire, almeno per le quattro aree più significative già individuate, lo studio e la caratterizzazione del clima acustico estendendolo anche alle ore notturne, per verificare l'efficacia delle barriere acustiche e, nel caso, adeguare gli interventi di mitigazione previsti;
- si dovranno studiare gli effetti prodotti dalle vibrazioni, individuando le aree particolarmente sensibili, effettuando le apposite misure dello stato vibrazionale attuale (norma ISO 2631), prevedendo le eventuali variazioni in fase di cantiere e di esercizio ed adottando le relative misure di mitigazione;
- si dovrà tutelare la robinia e le altre specie presenti sul lato dell'attuale tracciato non interessato dall'allargamento della sede stradale, dove le piante hanno assunto grandi dimensioni e vengono utilizzate per la nidificazione degli uccelli;
- si dovrà tutelare le caratteristiche del paesaggio e le preesistenze storiche, approfondendo gli aspetti architettonici di tutte le opere di attraversamento dei corsi d'acqua in affiancamento ai viadotti esistenti (fiumi Calore, Voltumo, Titemo); in particolare devono essere previsti gli interventi necessari per la valorizzazione dei resti del ponte storico sul fiume Calore, in corrispondenza del viadotto "Maria Cristina";
- si dovrà prevedere, lungo tutto il lato in affiancamento, interventi di mitigazione paesaggistica che tengano conto delle diverse tipologie di paesaggio ed abbiano riferimenti che si armonizzino ai caratteri locali, curando l'inserimento visivo delle barriere antirumore e facendo ricorso, ove possibile, a quelle di tipo vegetale;
- si dovrà predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;

- si dovrà anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura, specie ove la sua realizzazione avvenisse per lotti;
- si dovrà predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- si dovrà inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- per le opere di attraversamento dei corsi d'acqua e per i siti di cantiere ricadenti in aree golenali, dovrà essere approfondita con appositi studi di dettaglio la compatibilità idraulica verificando il rischio idraulico con un tempo di ritorno non inferiore a 200 anni;
- si dovrà, per la salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi destinati al consumo umano con le relative zone di rispetto, ricadenti nelle aree di pianura caratterizzate da elevata vulnerabilità, ai sensi del D.LGS. 258/00:
  - aggiornare il censimento dei pozzi pubblici e privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso;
  - verificare eventuali interferenze del tracciato con le zone di salvaguardia dei pozzi, secondo le indicazioni contenute nel D.Leg.vo 152/99;
  - prevedere accorgimenti progettuali riguardanti l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni stradali ed il sistema di raccolta ed allontanamento delle acque di piattaforma, in modo da assicurare il convogliamento delle acque di dilavamento fuori dalle aree di salvaguardia dei pozzi;
- approfondire attraverso una campagna di indagini geognostiche e idrogeologiche - che prevedano anche prove di laboratorio e/o prove in situ estese all'intero tracciato - lo stato di conoscenza delle caratteristiche dei terreni e delle falde, valutando altresì le possibili variazioni del regime di falda e l'interferenza delle opere, in considerazione del fatto che possono aversi oscillazioni stagionali di notevole entità;
- si dovrà prevedere per la realizzazione dei viadotti:
  - che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
  - che l'utilizzo dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;
- si dovranno dettagliare, per le aree di elevato valore naturalistico ed ecologico (pSIC), gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale dopo avere effettuato tutti i saggi geognostici necessari per la caratterizzazione litostratigrafica e idrogeologica al fine di realizzare un modello che consenta di prevenire con sufficiente approssimazione la possibilità di perturbazione delle condizioni idrauliche ed idrogeologiche da cui dipenda l'integrità dei pSIC;
- laddove il tracciato interferirà, direttamente o indirettamente, con le emergenze

archeologiche segnalate dalla Soprintendenza Archeologica nei Comuni di San Salvatore Telesino, Telesse Terme, Solopaca e Ponte, si dovrà definire in maniera concreta la problematica segnalata attraverso appropriate campagne di indagini geo-archeologiche;

- si dovranno redigere gli elaborati, anche quelli che saranno redatti dopo il progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

**Si esprimono inoltre le seguenti raccomandazioni:**

- tenere conto dei vincoli dei Piani territoriali paesistici "Ambito Massiccio del Matese" e "Monte Taburno", riducendo le interferenze tra le opere e gli ambiti dei fiumi Volturno, Tiverno e Calore;
- tenere conto dei vincoli posti dalla legge sulla "Testo unico sulla protezione del paesaggio" (DPR 12 dicembre 2005) riducendo le interferenze, in particolare con:
  - fasce di tutela (L. 431/85) lungo i fiumi Volturno e Calore sia in rapporto al tracciato e sia alle aree di cantiere;
  - porzioni marginali di aree boschive in particolare nella zona del Monte del Fossato (Comuni di Pietravairano e Telesse) e nel territorio del Comune di Allignano;
- uniformare per quanto possibile tipologie e sagome dei viadotti (pile ed impalcati);
- assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).

**Prescrizioni di carattere paesaggistico-architettonico ed archeologico**

- Dovranno essere eliminati per le rilevanti alterazioni del paesaggio vincolato e per la modifica irreversibile di quello collinare, i nuovi svincoli previsti sul territorio di Vairano, Baia e Latina, Faicchio, Vitulano;
- dovrà essere verificato l'inserimento percettivo del paesaggio degli interventi di maggiore rilevanza, come viadotti e le ristrutturazioni degli svincoli esistenti, procedendo, se necessario, a modifiche del dettaglio esecutivo delle opere d'arte o ad opportune opere di minimizzazione dell'impatto;
- si dovrà procedere ad una ricognizione preliminare lungo i tracciati di variante individuati dalla Società, mirata a valutare le entità delle evidenze archeologiche per programmare le successive indagini di scavo;
- dovrà essere eseguita, da parte di personale scientifico qualificato, una accurata ricognizione archeologica nelle aree interessate dal tracciato, da integrare con analisi cartografica e bibliografica dei siti, nonché con l'esame delle foto aeree dell'intero territorio interessato;
- nel territorio di S. Salvatore Telesino e Telesse Terme per il tracciato da ampliare, si dovrà procedere ad un'indagine geognostica preliminare;

- nel territorio di Solopaca si dovrà procedere ad indagini preliminari di tutta l'area per la presenza di un mausoleo di epoca romana;
- nel territorio di Ponte si dovrà procedere ad indagini preliminari di tutto il territorio;
- nelle zone indiziate ricadenti nel territorio della provincia di Salerno, Avellino, Benevento, e interferenti con il tracciato stradale di progetto si dovranno eseguire le indagini di seguito elencate:
  - 1) Mass. Pagliata/svincolo di Gioia Sannitica, prg. 292/312. Rischio da basso a medio: 15 CAROTAGGI - 2500 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
  - 2) Telese Vetere / Taverna Vecchia, prog. 375-384 necropoli di Teleria e S. Salvatore, asse viario antico. Rischio da medio a elevato: 25 CAROTAGGI - 5500 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
  - 3) Mass. Grotta, prog. 396/403: villa romana; insediamento preistorico. Rischio da medio a elevato: 10 CAROTAGGI - 2000 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
  - 4) Sant'Antonio / Padulo prog. 428-449 tracciato stradale, antica via latina, ponte Maria Cristina, Mausolei funerari. Rischio da medio a elevato: 10 CAROTAGGI - 2000 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
  - 5) Ponte Maria Cristina / Fontana Bolla / San Ferdinando, prog. 453 - 468 - tracciato stradale antico / necropoli: rischio da medio a elevato: 10 CAROTAGGI - 3000 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
  - 6) Località Taverna prog. 579-592 - Abitato Tessalonga - tardoantico - altomedievale tracce di viabilità antica - rischio da medio a elevato: 10 CAROTAGGI - 3000 ML GEORADAR - 5 TRINCEE GEOARCHEOLOGICHE;
- in fase di progettazione definitiva, dovranno essere verificate ed eliminate eventuali interferenze dell'opera con aree ricomprese all'interno dei Piani Paesaggistici del Taburno e del Matese sottoposte alla normativa di tutela di Conservazione Integrale (C.I.);
- dovranno essere attuati tutti gli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale e mitigazione per il ripristino morfologico e vegetazionale della continuità territoriale tra l'area interessata dal tracciato e dalle aree di cantiere e l'intorno, individuati nelle schede di sintesi degli impatti e delle mitigazioni di cui al punto 8.1.1 del Quadro di Riferimento Ambientale dello S.I.A e nelle tavole "M2 Planimetrie con interventi di ripristino ambientale e delle opere di mitigazione", "BM I - Schede tipologiche degli interventi di mitigazione" e "BM3, BM4, BM5, BM6, BM7 - Interventi di mitigazione" del punto 5.2 del Quadro di Riferimento Progettuale dello S.I.A."