

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
S.S. 7 QUATER DOMITIANA
LAVORI DI AMMODERNAMENTO ALLA SEZIONE TIPO A NEL TRATTO
TRA IL KM 0+000 ED IL KM 27+000, COMPRESA LA VARIANTE DI
MONDRAGONE

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, 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 e ad autorizzare 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, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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 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. 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 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 rifinanzia 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 più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, nell'allegato 1, include - nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico nord Europa", alla voce "Sistemi stradali ed autostradali" – la "A1 (Capua) Domiziana ed adeguamento";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge 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;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che inserisce l'intervento "A 1 (Capua) Domiziana e adeguamento" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

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 15 dicembre 2005, n. 611, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa alla "SS 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone";

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta il 18 dicembre 2001;

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 da considerare allocabili da questo Comitato stesso;

CONSIDERATO che il CUP assegnato al progetto è il seguente :F62C05000030001;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che – nel formulare la proposta definitiva di riparto delle risorse recate dal citato art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 - chiede l'assegnazione di un finanziamento di 80 milioni di euro alla "SS 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone";

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

P R E N D E A T T O

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:
 - *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*
 - che l'intervento proposto si inserisce nel contesto della rete stradale della Regione Campania ed in particolare collega le zone costiere del litorale dominitio alla grande viabilità della Regione Campania e del basso Lazio, assolvendo quindi alla funzione di collettore per tutto il flusso turistico che proviene dall'area a nord di Napoli e dalla provincia di Caserta diretto al mare;
 - che allo stato attuale le infrastrutture esistenti tra il fiume Volturno ed il fiume Garigliano non sono in grado di soddisfare la domanda di mobilità né di garantire un adeguato livello di servizio;
 - che pertanto il progetto sottoposto a questo Comitato ha come obiettivo l'ammodernamento della SS 7 Quater e l'adeguamento alla nuova sezione tipo "A: autostrada in ambito extraurbano" per garantire la sicurezza dei nuovi flussi di traffico;
 - che il nuovo asse ha uno sviluppo complessivo di circa 33,5 km, con un intervallo di velocità $90 < V < 140$ km/h, ed è costituito da una sede stradale a doppia carreggiata, con corsie di marcia di 3.75 m e di emergenza di 3.00 m e con spartitraffico centrale di 4.0 m, per complessivi 25 m;
 - che le principali opere d'arte sono costituite da due gallerie naturali, otto viadotti e otto svincoli;
 - che l'ANAS S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, in data 4 giugno 2003 ha trasmesso il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle Amministrazioni ed Enti interessati ed ai gestori di opere interferenti;
 - che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 23 agosto 2004, n. GAB/2004/7940/B05, ha espresso parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare, fatte salve tutte le autorizzazioni ed adempimenti previsti dalla normativa vigente, condizionando tale parere favorevole all'ottemperanza delle prescrizioni riportate nel parere stesso;
 - che con nota 22 marzo 2005, n. 2751/2005, anche il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni riportate nel decreto stesso;
 - che la Regione Campania, con delibera della Giunta regionale 6 dicembre 2005, n 1808, si è pronunciata favorevolmente con prescrizioni;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;
 - *sotto l'aspetto attuativo*
 - che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.A.;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo dell'intervento è quantificato in 1.049.067.108,96 euro, di cui 707.163.222,96 per lavori a base d'appalto e 341.903.886 per somme a disposizione;
 - che il predetto costo deve essere incrementato, così come richiesto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di una quota pari al 5% del suddetto importo – da destinare alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale e socioeconomiche, da definire e concordare con i Comuni interessati – e che conseguentemente il costo complessivo dell'opera ammonterà a 1.101.520.463 euro;
 - che il piano economico-finanziario sintetico, predisposto secondo lo schema approvato con la delibera n. 11/2004 e riferito al costo dell'opera al netto dell'incremento per opere compensative richiesto in fase istruttoria, non evidenzia un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione, trattandosi di opera non assoggettata a tariffazione;
 - che nella relazione istruttoria il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non formula proposte di assegnazioni di fondi, sostanzialmente rinviando gli aspetti relativi alla copertura finanziaria del costo dell'opera alla fase di approvazione del progetto definitivo;
2. degli esiti del dibattito svoltosi in ordine all'argomento in oggetto ed in particolare:
- che, come esposto in premessa, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto di assegnare all'opera 80 milioni di euro;
 - che si è condivisa l'opportunità di attribuire all'opera un primo contributo, tenendo conto della circostanza che trattasi di arteria non assoggettata a pedaggio;
 - che si è concordato di compensare la minore assegnazione ad altro intervento relativo alla regione Campania con l'attribuzione, tra l'altro, di un maggior contributo (complessivamente di 110 milioni di euro) all'opera suddetta, destinando il contributo medesimo alla realizzazione di uno stralcio;

D E L I B E R A

1 *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché 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 approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare "SS 7 quater Domitiana: lavori di

ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone".

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera stessa.

- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 1.101.520.463 euro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell'intervento.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera e sono articolate in prescrizioni da sviluppare nelle successive fasi di progettazione e in prescrizioni da ottemperare nella fase di realizzazione.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^ parte del citato allegato. Qualora il soggetto aggiudicatore 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.

2 *Assegnazione contributo*

- 2.1 Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 1 è assegnato, in via programmatica, un contributo di 9,834 milioni di euro, per quindici anni a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 con decorrenza 2007: detto contributo, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 110 milioni di euro, è quantificato indicando, nel costo di realizzazione degli interventi, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.
- 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 due mesi dalla data di pubblicazione della presente delibera sulla Gazzetta Ufficiale e dovrà essere corredato dalla stesura aggiornata del relativo piano economico-finanziario analitico, predisposto secondo lo schema approvato da questo Comitato con delibera n. 11/2004, riferito all'intera opera e parametrato sul maggior costo di cui al precedente punto 1.2.

3 *Clausole 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 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto definitivo recepisca le prescrizioni che devono essere sviluppate 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 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 sub-contraenti e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.
- 3.4 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.
- 3.5 Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

**ALLEGATO
DELIBERA n. 97/2006**

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE 1[^] - PRESCRIZIONI

PARTE 2[^] - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

Prescrizioni in fase di progettazione

Mitigazione e compensazione

- Si dovrà prevedere nel programma lavori, per quanto possibile la realizzazione anticipata delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
- si dovrà ottimizzare il tracciato proposto in modo tale da risolvere o mitigare le problematiche connesse alla verifica di distanze di visuali libere di cui al D.M. 5.11.2001, evitando ove possibile limitazioni in fase di esercizio sulle velocità di percorrenza;
- si dovrà ottimizzare le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole in modo da salvaguardarne quanto più possibile la continuità e la funzionalità; prevedere sovrappassi e sottopassi di dimensioni idonee al passaggio dei mezzi agricoli (con altezza fino a 5 mt); si dovranno altresì adottare le soluzioni progettuali in grado di mantenere il collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade e canali di irrigazione) e tra i centri rurali. Si dovrà prevedere, inoltre, una viabilità secondaria tale da garantire l'accesso ai fondi agricoli interferiti dalla nuova infrastruttura:
- si dovranno sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione così come proposti nelle Studio d'impatto ambientale esaminato e sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Inoltre si dovrà destinare almeno il 5% dell'importo complessivo dei lavori alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale e socioeconomica, da definire e concordare con i comuni interessati dall'opera;
- si dovranno prevedere corridoi protetti di attraversamento della fauna in numero, forma e dimensioni adeguate;
- si dovrà prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e di consentire la produzione di materiale vivaistico;
- si dovrà privilegiare l'impianto di formazioni alberate di estensione adeguata per ripristinare la continuità dei relitti di vegetazione e per rinaturalizzare le aree dismesse e quelle intercluse;
- si dovranno sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, privilegiando le tecniche dell'ingegneria naturalistica ed assumere come riferimento:
"Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;
e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
"Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;

"Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;

- tenendo conto che l'opera interferisce con il sito pSIC Monte Massico, si dovranno approfondire gli aspetti legati alla qualità, capacità di rigenerazione delle risorse naturali e della capacità di carico dell'ambiente. In base ai risultati dell'indagine, si dovrà verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione indicati nel SIA e la possibilità di identificare un sito di pari importanza ecologica su cui poter realizzare interventi compensativi;
- si dovranno contenere i progetti di coltivazione e di recupero per le cave di prestito, in accordo alla normativa nazionale ed a quella regionale;
- si dovrà specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde. Si dovrà dettagliare la scelta dei materiali in rapporto alle peculiarità del contesto d'inserimento;
- si dovrà prevedere, ove possibile, la riduzione della notevole altezza prevista per le barriere antirumore ($h = 5$ m), verificando comunque il rispetto dei livelli acustici post mitigazione;
- si dovranno approfondire gli aspetti legati alla percezione dell'opera e l'analisi dell'intervisibilità al fine di definire, attraverso la progettazione integrata paesaggistico-architettonica degli elementi emergenti dell'infrastruttura (tra cui rilevati, ponti, viadotti, etc.), gli adeguati accorgimenti progettuali e gli idonei interventi di mitigazione. Si dovrà contenere quanto più possibile l'altezza dei rilevati evitando l'effetto barriera indotto.

Particolare attenzione si dovrà porre per le seguenti opere:

- viadotto Trenta Palmi-Travata;
- viadotto Ceiiole nord;
- viadotto Ceiiole sud;
- viadotto d'Auria;
- svincolo di Sessa Aurunca;
- imbocco galleria M.Cicoli;
- si dovranno adottare misure idonee per alleviare le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole in modo da salvaguardarne quanto più possibile la continuità e la funzionalità ed in particolare:
 - assicurare che i sovrappassi ed i sottopassi abbiano dimensioni idonee al passaggio dei mezzi agricoli (con altezza fino a 5 m);
 - adottare le soluzioni progettuali capaci di mantenere il collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade e canali di irrigazione) e tra i centri rurali;
 - prevedere una viabilità secondaria, tale da garantire l'accesso ai fondi agricoli interferiti dalla nuova infrastruttura;
- si dovranno approfondire gli aspetti legati alla percezione dell'opera e l'analisi dell'intervisibilità al fine di definire, attraverso la progettazione integrata paesaggistico-architettonica degli elementi emergenti dell'infrastruttura (tra cui rilevati, ponti, viadotti, etc.), gli adeguati accorgimenti progettuali e gli idonei

interventi di mitigazione. Si dovrà contenere quanto più possibile l'altezza dei rilevati evitando l'effetto barriera indotto.

Atmosfera

- Si dovrà approfondire lo studio degli impatti sulla componente Atmosfera:
 - prevedendo gli impatti in fase di cantiere con particolare riferimento alla stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto, dei materiali e delle polveri nelle aree di cantiere lungo la viabilità impegnata;
 - procedendo alla individuazione delle misure di contenimento degli impatti;
- per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dei ponti e dei viadotti si dovrà prevedere:
 - l'adozione di strutture architettoniche continue, a sezione variabile e con forme arrotondate;
 - la verifica della possibilità di inserire le opere di protezione dal rumore nelle strutture portanti, ad esempio adottando impalcati a via inferiore;
 - la definizione con particolare cura del disegno delle forme e delle superfici delle pile e delle spalle e della loro naturalizzazione (piantumazioni e mascheramenti);
 - la verifica volta ad omogeneizzare le sezioni delle pile dei ponti anche al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche, di rotta e/o di piena fluviale.

Acque

- Si dovrà verificare e dettagliare l'adeguatezza delle misure proposte nei SIA per evitare i rischi di inquinamento delle acque, con particolare attenzione a quelle aree di cantiere che sono situate in prossimità dei corsi d'acqua e che risultano, pertanto, particolarmente sensibili;
- si dovrà approfondire la valutazione dell'efficienza e della funzionalità del sistema di trattamento delle acque di piattaforma previsto (bacini di fitodepurazione), in riferimento alle condizioni meteorologiche della zona ed eventualmente prevedere sistemi alternativi;
- dovrà essere redatto sulla base delle risultanze di una specifica campagna geognostica rivolta a determinare collocazione spaziale e caratterizzazione qualitativa delle acque circolanti nel sottosuolo interessato dall'opera, in maniera tale da progettare l'opera con tecnologie adeguate a prevenire, per la costruzione della galleria, il drenaggio improvviso e la dispersione della circolazione stessa;
- si dovrà verificare che le opere d'arte e di presidio idraulico non arrechino significative alterazioni del deflusso delle acque sia all'interno del reticolo idrografico presente nell'area di intervento, che all'interno di eventuali aree soggette ad esondazione, secondo le indicazioni contenute nei Piani Stralcio per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino dei fiumi Liri - Garigliano e Volturno;
- dovrà essere fornita dettagliata indicazione sulla presenza di pozzi evidenziandone l'uso pubblico o privato;
- si dovrà prevedere:
 - la verifica puntuale della stabilità delle zone di imbocco delle gallerie con particolare riguardo agli effetti provocati da eventuali depressioni e/o escursioni del livello delle falde in esse localizzate;

- la predisposizione, allo sbocco delle gallerie, di un sito per la misurazione delle acque eventualmente drenate, prevedendo inoltre la possibilità dell'utilizzo di tali acque ai fini civili, irrigui e/o potabili;
- si dovrà prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, 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;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.

Rumore

- Si dovrà approfondire lo studio delle componenti rumore e vibrazioni nella fase di cantiere, anche al fine di poter rispettare le condizioni del clima acustico e valutare la possibilità di opportuni sistemi di contenimento/abbattimento; l'indagine dovrà comprendere le ricadute sulla viabilità impegnata per la movimentazione dei mezzi di cantiere. Si dovrà fornire, l'elenco dei ricettori posti in corrispondenza dei cantieri con i rispettivi livelli di rumore;
- dovrà essere specificata la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde. Si dovrà altresì dettagliare la scelta dei materiali in rapporto alle peculiarità del contesto di inserimento.

Suolo e sottosuolo

- Si dovrà approfondire, in particolare, l'aspetto relativo all'entità dei fenomeni di erosione e di trasporto solido possibili lungo i numerosi impluvi presenti in corrispondenza dei versanti del M. Crestagallo.

Gestione dei rifiuti

- Si dovranno dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli in esubero, si dovrà definire il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; si dovranno prevedere altresì le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda il riutilizzo;
- si dovranno dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione delle opere esistenti e indicarne le modalità di smaltimento.

Cantierizzazione

- Dovranno essere contenute nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- si dovrà integrare lo studio della cantierizzazione con la descrizione della tempistica realizzativa dell'opera e delle fasi attuative degli interventi, dettagliando in particolare le misure previste per la deviazione provvisoria del traffico su viabilità alternativa, nei tratti di viabilità esistente interferita dai lavori;

- si dovranno definire gli itinerari da/per siti di cava e discarica e riportare:
 - i rilievi dei flussi di traffico attuale sulle strade interessate come viabilità di cantiere. Quest'informazione è necessaria a completamento di quella, fornita, sui flussi di automezzi di cantiere e diretti alle cave e discariche per determinare il reale impatto dei flussi aggiuntivi sulla viabilità;
 - lo schema planimetrico e distributivo delle aree di cantiere, non solo tipologico;
 - l'ubicazione e quantificazione degli approvvigionamenti previsti per il fabbisogno di acqua e per lo smaltimento dei reflui;
 - l'eliminazione del cantiere satellite previsto all'interno del pSIC dei Monte Massico;
- si dovranno dettagliare nello studio della cantierizzazione le misure previste per la deviazione provvisoria del traffico sulla viabilità alternativa, per i tratti di viabilità esistente interferita dai lavori.

Fase di costruzione

- Si dovrà prevedere il piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate.

Controlli, Monitoraggio e Compensazioni

- Si dovrà predisporre il Progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, inserendo il relativo costo nel quadro economico;
- si dovranno redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

Archeologia

- Compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, dovranno essere effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente alle indagini archeologiche mirate di cui ai pareri della competente Soprintendenza per i beni archeologici;
- dal Km 0,00 al Km 13,00 circa, Tracciato Giallo dovrà adottare la configurazione del Tracciato Azzurro;
- al fine di minimizzare il negativo impatto ambientale causato alla Piana dell'Incaldana si dovrà ridurre l'attraversamento della stessa allo stretto necessario per la realizzazione dello svincolo di Mondragone Nord ivi previsto, valutando la possibilità di spostare il tracciato subito a nord del monte Petrino, secondo le

indicazioni fornite dalla competente Soprintendenza per i beni archeologici e rappresentate nella planimetria allegata (ALL. A) al presente quadro prescrittivo;

- dovranno essere attuati tutti gli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico e mitigazione dello SIA.

Altre prescrizioni

- Si dovranno dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli in esubero, definire il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo. Si dovrà altresì prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda il riutilizzo;
- si dovranno dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione delle opere esistenti e indicarne le modalità di smaltimento;
- si dovrà definire la localizzazione delle aree operative e la relativa logistica, privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale;
- si dovrà definire la trasportistica da/per i siti di cava e discarica.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

- 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);
- sia predisposta la cartografia del mosaico degli strumenti urbanistici comunali aggiornato, allo scopo di armonizzare, per quanto possibile, l'opera da realizzare con gli strumenti urbanistici comunali;
- scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dei ponti e dei viadotti:
 - preferire l'adozione di strutture architettonicamente continue, a sezione variabile e con forme arrotondate;
 - verificare la possibilità di inserire le opere di protezione dal rumore nelle strutture portanti, ad esempio adottando impalcati a via inferiore;
 - definire con particolare cura il disegno delle forme e delle superfici delle pile e delle spalle e della loro naturalizzazione (piantumazioni e mascheramenti);
 - verificare ed omogeneizzare le sezioni delle pile dei ponti, anche al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche, di rotta e/o di piena fluviale.