

La presente copia fotostatica composta
di N° 10 fogli è conforme al
suo originale. 29.05.15
Roma, li



dell'Impatto
Il Segretario della Commissione

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

Parere n. ¹⁴⁹⁸ del ²⁹ 5. 2015

Progetto:	<p>Procedura di Verifica di Ottemperanza <i>ex artt. 166 e 185, c. 4 e 5 - D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. art. 1, c. 4 - D.L. 133/2014 "Progetti Sblocca Italia".</i></p> <p>Itinerario Napoli - Bari, Raddoppio Tratta Canello – Benevento I lotto funzionale Canello - Frasso Telesino Variante linea Roma-Napoli via Cassino - Comune di Mad- daloni. Progetto Definitivo.</p> <p>✓</p> <p>ID VIP 2997</p>
Proponente:	<p>ITALFERR S.P.A.</p>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto definitivo della Linea Ferroviaria "Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, I Lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma-Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni" (presentato dalla Società Italferr S.p.A., (di seguito "il Proponente"), in data 04/04/2015, prot. ASI.DO/NA.0029462.15.U, ed acquisito agli atti della Direzione Valutazioni Ambientali con prot. DVA-2015-9309 del 08/04/2015), dell'avvenuta osservanza delle prescrizioni di cui al Parere di Compatibilità Ambientale CTVIA n° 434, relativo all'intero Progetto "Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento", emesso dalla Commissione Speciale VIA in data 25/03/2010 e in ossequio alle disposizioni di urgenza dettate dall'art. 1, comma 1, del D.L. 133/2014, *Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina*".

L'Opera in oggetto è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1, come contemplato dalla Delibera CIPE del 03 Agosto 2011, n°62, , pubblicata in G.U. Serie Generale n°304/2011, che individuava tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud la direttrice ferroviaria "Napoli-Bari-Lecce-Taranto".

L'intervento di cui alla presente Verifica di Ottemperanza è stato compreso, in data 12 settembre 2014 con il DL. n°133 "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina", tra quelli individuati nel progetto preliminare approvato, nelle opere di cui consentire l'avvio dei lavori relativi a parti dell'intero tracciato, entro il 31 ottobre 2015, in ossequio alle disposizioni di urgenza dettate all'art. 1, comma 1, del citato Decreto, ed il relativo progetto definitivo è stato quindi trasmesso dalla Società Italferr nelle more della successiva approvazione del progetto definitivo dell'intera opera ferroviaria.

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

VISTA la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

VISTI i Decreti del MATTM di nomina dei componenti della CTVIA-VAS; VISTA la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), con la quale il CIPE ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 4 - Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-

Taranto", l'intervento "Raddoppio Cancellò - Frasso Telesino" con un costo di importo pari a 730 milioni di euro interamente disponibili, comprensivo del finanziamento di 200 milioni di euro assegnato con la medesima delibera, a carico delle risorse rivenienti dalle quote regionali della politica regionale unitaria 2007-2013;

VISTA la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e in particolare:

- **l'art. 1, comma 1**, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- **l'art. 1, comma 10**, che prevede *Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (AFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. ... omissis*

VISTA l'Ordinanza del Commissario n°7 del 31 marzo 2015, in cui si dispone l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera "Itinerario Napoli-Bari: Tratta Cancellò-Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con il limite di spesa, ai sensi dell'articolo 165, comma 3, del Decreto Legislativo n. 163/2006 e s.m.i., di euro 730.000.000, comprensivo dell'importo, comunque non superiore al 2% dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari.

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Verifica di Ottemperanza, con il deposito, in data 04/04/2015, prot. ASI.DO/NA.0029462.15.U, dell'istanza della Società ItalFerr S.p.a., acquisita agli atti della Direzione Valutazioni Ambientali con prot. DVA-2015-9309 del 08/04/2015, con la quale il Proponente ha trasmesso il progetto definitivo dell'opera in oggetto, ai fini dell'avvio dell'istruttoria, per la Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 commi 4 e 5 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.

PRESO ATTO che in data 16/04/2015, con successiva con nota prot. DVA-2015-0010240, acquisita al Prot. CTVA-2014-0001288 del 16/04/2015, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM, comunicava alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità della istanza di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 commi 4 e 5 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii, trasmettendo contestualmente alla Commissione la documentazione inerente il progetto in esame;

VISTA la nota prot. CTVA-2015-1322 del 20/04/2015, con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

VISTA la nota prot. CTVA-2015-0001428 del 28/04/2015 in cui veniva convocata una riunione preliminare tra i membri del Gruppo Istruttore, il Proponente, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM ed il MIBAC, di presentazione del progetto, avvenuta in data 08/05/2015 ;

ESAMINATA E VALUTATA la documentazione tecnica presentata in prima istanza e nel corso della riunione del 8 maggio 2015, composta dai seguenti elaborati:

- Progetto Definitivo fornito dal Proponente in data 08/04/2015 Prot.DVA-2015-9309, acquisito in data 16/04/2015, al prot. n. CTVA-2014-0001288;
- Note aggiuntive fornite dal Proponente in data 08/05/2015.

ESAMINATA, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l' idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate in relazione agli effetti ambientali;

PRESO ATTO delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente e consistente nella realizzazione della nuova viabilità prevista nel comune di Dugenta in località via Calabroni a soppressione del PL al Km 143+833 della Linea Storica, opera compresa tra quelle del Progetto Preliminare più generale di Legge Obiettivo della tratta Napoli Bari, linea ferroviaria Cancellò- Benevento - I° Lotto Funzionale Cancellò- Frasso e Variante alla Linea Roma Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

**IN ORDINE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA
IN RELAZIONE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALL'ORDINANZA N. 7 DEL 31.03.2015**

3. GENERALITÀ

Il Raddoppio della tratta ferroviaria Cancellò – Benevento si inserisce nel più complesso ed esteso intervento che prevede il potenziamento dell'intero itinerario Roma-Napoli-Bari, finalizzato al miglioramento della competitività del trasporto su ferro ottenuto riducendo tempi di percorrenza e incrementando i livelli prestazionali. La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma/Napoli – Bari prevede, infatti, interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie a singolo binario e varianti agli attuali scenari perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle migliori soluzioni che garantiscano la velocizzazione dei collegamenti e l'aumento dell'offerta generalizzata del servizio ferroviario, elevando l'accessibilità al servizio medesimo nelle aree attraversate.

In tale contesto, il "primo lotto funzionale Cancellò – Frasso Telesino" della tratta Cancellò - Benevento prevede la realizzazione del raddoppio nel tratto compreso tra Cancellò e la Stazione di Frasso T./Dugenta, per una estensione complessiva pari a circa 16,5 Km. Strettamente correlato a questo intervento di raddoppio è il progetto della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni (cosiddetto "shunt di Maddaloni"), da cui si innestano i collegamenti nord e sud verso Benevento.

In particolare, la relazione del Proponente analizza il progetto della nuova viabilità prevista nel comune di Dugenta in località via Calabroni a soppressione del Passaggio a Livello (PL) al Km 143+833 della Linea Storica, opera compresa tra quelle di Progetto Preliminare di Legge Obiettivo della tratta Napoli Bari, linea ferroviaria Cancellò- Frasso e Variante alla Linea Roma Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni, per il quale si è assunta l'ipotesi di anticiparne, come per altre opere non ancora presentate, la realizzazione rispetto all'infrastruttura ferroviaria completa che verrà realizzata con successivo appalto. Tali opere sono principalmente costituite, come in questo caso, da interferenze viarie sostanzialmente svincolabili dagli interventi che interessano l'infrastruttura ferroviaria.

3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La soppressione del PL è ottenuta con la realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia dimensionato in modo da sovrappassare sia l'attuale linea Cancellò-Benevento, sia la futura linea AV/AC che sarà realizzata af-

fiaticata alla prima, mantenendo il collegamento esistente tra le località di Fossi e Santa Maria Impesole, altrimenti interessati in futuro dalla soppressione del passaggio a livello.

L'opera di scavalco prevede la realizzazione di un cavalcavia a campata unica di 48 m, inclinato di 37° circa rispetto all'ortogonale all'asse ferroviario di progetto.

L'intervento sulla viabilità locale ha inizio in prossimità della rampa del vicino cavalcavia di sovrappasso della adiacente strada Fondo Valle Isclero, costeggiandola mediante due tratti in rettilineo raccordati da una curva di raggio 500 m, per poi deviare verso sinistra con un raccordo circolare di raggio 55 m, effettuare lo scavalco dell'opera ferroviaria in rettilineo e con la minore inclinazione possibile. Al termine dell'opera, la strada devia nuovamente verso sinistra mediante un raggio di 45 m, per immettersi ortogonalmente, dopo un breve tratto in rettilineo, con un incrocio a raso sulla viabilità locale.

Altimetricamente, la nuova viabilità segue dapprima l'andamento della rampa della strada esistente per poi salire con una pendenza del 7,5%, necessaria per ottenere il franco minimo di scavalco sopra la ferrovia pari a 7,20 m. Dopo il lo scavalco, in orizzontale sulla ferrovia, la strada discende con pendenza longitudinale del 8,4% sino al collegamento alla viabilità locale tramite un raccordo concavo.

Lo sviluppo complessivo dell'intervento è di poco superiore ai 400 m.

L'intervento si configura pertanto come un adeguamento della esistente viabilità di attraversamento che, in continuità con il ramo di approccio al cavalcavia esistente sulla strada Fondo Valle Isclero, viene deviata per consentire lo scavalco della ferrovia su opera d'arte per poi ricollegarsi alla Strada Provinciale n°114, ubicata sull'altro lato dell'infrastruttura ferroviaria, la quale, a sua volta, converge verso il passaggio a livello ripristinando l'originario collegamento.

3.2. CARATTERISTICHE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

3.2.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGRAFICO

L'area di progetto è compresa nella Piana Campana, a ridosso del Monte Taburno, che si trova ad Est del sito in oggetto.

La Piana Campana è una vasta area pianeggiante, delimitata a Nord dal M.te Massico, a Nord-Est dai M.ti di Caserta, a Est dai M.ti di Sarno, a Sud dai M.ti Lattari e dalla Piana del Sarno e ad Ovest dal Mar Tirreno. Essa rappresenta una zona di grande importanza per gli insediamenti urbani, la densità di popolazione, le attività produttive, le infrastrutture e le risorse naturali esistenti. Questa è una zona dove, in epoca storica e durante il Quaternario recente, si sono avuti importanti fenomeni vulcanici che hanno contribuito sensibilmente a definire l'assetto morfologico attuale.

Da un punto di vista geomorfologico, l'area di studio è costituita da un territorio pianeggiante. La specifica configurazione morfologica, per la sua scarsa acclività, oltre a garantire la stabilità dei depositi superficiali, scarsamente o per nulla litificati, nel complesso non determina fenomeni erosivi in evoluzione o potenziali, sia incanalati sia diffusi e le superfici sono ben drenate dal reticolo idrografico naturale.

Fenomeni d'instabilità possono essere legati prevalentemente alla presenza di ipogei artificiali rappresentati da cavità, cunicoli e gallerie di collegamento tra le stesse, discenderie, "canne di pozzo". La loro presenza è legata alle attività estrattive del tufo vulcanico, utilizzato come pietra da costruzione, e delle piroclastiti costituite soprattutto da pomice e lapilli, impiegate come malte nell'edilizia.

Il territorio della Campania è interessato da numerosi fenomeni da sprofondamento (detti Sinkhole); tuttavia, nei pressi dell'area interessata, ad oggi non si registrano fenomeni recenti di Sinkhole.

Per la componente suolo/sottosuolo le eventuali criticità legate alle interferenze con le attività di cantiere possono derivare generalmente dalle possibili alterazioni della qualità del suolo e al suo possibile inquinamento per sversamento di sostanze inquinanti.

Le opere da realizzare non interferiscono direttamente con nessun corpo idrico superficiale (il corso d'acqua più vicino, il Volturno, è distante circa 1,5 km dall'area d'intervento), dunque dal momento che le opere di progetto previste non modificheranno lo stato dei luoghi e non determinano il peggioramento dello stato qualitativo del fiume, si esclude che si generino impatti sulla componente.

3.2.2. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

A L U. G. B. C. D. E. F. G. H. I. J. K. L. M. N. O. P. Q. R. S. T. U. V. W. X. Y. Z.

Dal Punto di vista idrogeologico, il corpo di depositi piroclastici che riempie la Piana Campana è sede dell'acquifero principale del territorio campano centro-settentrionale.

Per quanto la circolazione idrica sotterranea sia localizzata nei livelli piroclastici a granulometria più grossolana presenti alla base dell'Ignimbrite Campana, l'assenza di strati confinanti realmente continui fa sì che la falda risulti a grande scala un unico corpo idrico, come d'altronde testimoniato anche dai livelli piezometrici concordanti in pozzi drenanti a diverse profondità.

Relativamente alla Piana Campana e alle strutture vulcaniche si ritrovano in affioramento depositi piroclastici e alluvionali risalenti al Quaternario. Il grado di permeabilità, in questi litotipi, è molto variabile in relazione alla granulometria. Gli acquiferi, sono interessati da più falde sovrapposte, riconducibili ad un unico schema di circolazione idrica sotterranea. Detti acquiferi, sono generalmente molto produttivi ma facilmente inquinabili, sono alimentati non solo dalle acque di infiltrazione diretta, ma anche dalle falde basali degli adiacenti massicci carbonatici, i quali sono molto permeabili per fatturazione e carsismo. La falda è in gran parte a pelo libero, se si escludono quei settori dove le formazioni tufacee riescono a operare, per le loro condizioni giaciture e tessiture, un'azione di tamponamento a tetto, come nell'area settentrionale flegrea e nell'area a sud-est di Napoli.

La profondità della superficie di falda, si attesta a circa 4-6 m di profondità dal piano campagna (circa a quota 27 m s.l.m.).

L'impatto ambientale sulla componente è costituito dalle modifiche indotte su di essa dalle attività di costruzione. Dal punto di vista quantitativo, dal momento che gli impatti attesi sono legati essenzialmente a fenomeni accidentali, non si prevede che la loro magnitudo possa essere elevata.

In termini di severità, l'impatto atteso si estenderà per la durata di esecuzione delle opere, comprese le interferenze e le sovrapposizioni, per le esigenze legate alla viabilità, e sarà, quindi, limitato nel tempo.

Per quanto riguarda la sensibilità del territorio, come anticipato le attività di cantiere non interferiscono direttamente con alcun corpo idrico superficiale, mentre la soggiacenza della falda in corrispondenza delle aree di lavoro è relativamente ridotta e dunque la sensibilità risulta significativa.

Per evitare il rischio di inquinamento è prevista un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, comprendente: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro e la predisposizione di apposite procedure per la gestione di eventuali situazioni di emergenza.

3.3. OPERE D'ARTE

Tutto l'intervento, tranne due piccole zone in rilevato poste all'inizio ed alla fine del tracciato della viabilità in variante, viene realizzato sostanzialmente con 2 categorie di opere :

- Le opere di scavalco (sui due lati dell'intervento)
- Il cavalcaferrovia

3.3.1. L'OPERA DI SCAVALCO

La quota di scavalco della linea ferroviaria viene raggiunta su ambedue i lati del sedime ferroviario (rampa Est e rampa Ovest), tramite due strutture scatolari in cemento armato, progettate con lo scopo di limitare al massimo l'impronta planimetrica delle opere, anche in considerazione della stretta adiacenza (rampa est) con la strada Fondo Valle Isclero.

La larghezza netta interna della generica sezione trasversale è variabile da 5.90m a 6.66m. L'altezza interna risulta variabile da 3.96m a 9.54m per la rampa Est e da 2.74m a 9.50m per la rampa Ovest. Lo spessore della soletta superiore e dei piedritti è pari a 0.70m, mentre quello del solettone di fondo è pari a 0.80m, con un ricoprimento medio, ovvero la media tra la quota del piano stradale e l'estradosso della soletta superiore, è pari a circa 0.40m.

Il manufatto è suddiviso in conci aventi lunghezza massima di 20m. Una parete trasversale di chiusura separa il primo concio dal rilevato di approdo alla rampa. La sede stradale è interamente situata al di sopra della soletta di copertura. I due marciapiedi laterali sono ricadono invece su solette a sbalzo dallo scatolare di luce di 1.85m e di spessore medio di 0.47m.

La scelta della sezione stradale è quella di una sezione tipica di una strada locale in ambito extraurbano assimilabile ad una tipo F2 con corsie da 3,25 m e banchine da 1,00 m ai sensi del DM 05/11/2001.

3.3.2. IL CAVALCAFERROVIA

Il ponte in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave appoggiata a singola campata di luce netta 48.00 m e luce complessiva 49.20.

L'impalcato in misto acciaio calcestruzzo è costituito da 4 travi metalliche longitudinali, caratterizzate da un'altezza massima costante pari ad 2800mm, ha una altezza complessiva pari a 12.20 m (di cui 8.50 m per la carreggiata stradale). Le quattro travi sono connesse in direzione trasversale mediante traversi realizzati con schema reticolare a K e diaframmi a sezione piena in corrispondenza delle spalle. La soletta presenta un'altezza variabile da un minimo di 25 cm ad un massimo di 35 cm circa. Il controvento inferiore e superiore è realizzato mediante controventi a croce di Sant'Andrea a sola diagonale tesa attiva.

Le spalle, con paramento e muri di risvolto comprensivi di muri andatori, sono caratterizzate da altezza massima pari a 10.44 m dallo spiccatto e fondazioni indirette, costituite da plinti di dimensioni in pianta 11.60 x 9.60 m rispettivamente in direzione trasversale e longitudinale con altezza pari a 2.50 m. Le palificate sottostanti sono costituite da 9 pali di diametro 1.20 m disposti ad un interasse minimo di 3.60 m (longitudinale) e 4.60 m in direzione trasversale lunghezza 30m.

Lo schema di vincolo dell'impalcato prevede apparecchi d'appoggio fissi (i due centrali) e multidirezionali (i due esterni) in corrispondenza della spalla B mentre per la spalla A sono provvisti apparecchi unidirezionali longitudinali (i due centrali) e multidirezionali (i due esterni).

3.4. CANTIERIZZAZIONE

Per la realizzazione degli interventi sono state previste due tipologie di aree di cantiere sostanzialmente coincidenti in una unica area, oltre alle aree di lavoro, le aree cioè necessarie per le lavorazioni che tengono conto degli spazi di manovra, poste lungo linea ed extra linea, all'interno delle quali si svolgono le lavorazioni, aventi le seguenti funzionalità:

CAMPO BASE: contiene la logistica, i bagni e l'infermeria per il personale. Vista la limitata durata dell'intervento e la disponibilità di strutture ricettive nel territorio circostante (ristoranti, alberghi, residenze ecc), non si è ipotizzato di prevedere nell'ambito del cantiere servizi di mensa e alloggio delle maestranze.

CANTIERE OPERATIVO: contiene gli impianti, le attrezzature ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere.

Per il cavalcavia in oggetto è stato ubicato un campo base, peraltro nelle vicinanze della costruenda opera, che non sarà dotato di alloggi/dormitori né di mensa; il campo si estende su un'area pari a c.ca 3.300,00 mq e assumerà anche le peculiarità del Cantiere Operativo

3.4.1. PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE (PAC)

L'analisi degli aspetti ambientali connessi alla fase costruttiva delle opere è affrontata nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione il quale contiene la valutazione della significatività degli stessi e il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione da adottare in fase di realizzazione. A tal fine è stata studiata l'ubicazione del cantiere, l'interferenza delle lavorazioni con i flussi di traffico locali, l'eventuale presenza di ricettori sensibili e l'inserimento ambientale e paesaggistico della cantierizzazione e delle opere di mitigazione temporanee.

L'analisi degli impatti sulle componenti ambientali è stata condotta in funzione dell'ubicazione dell'area di cantiere, delle lavorazioni condotte all'interno, delle tipologie di macchinari coinvolti e dei quantitativi di materiali movimentati per la realizzazione delle opere.

PREPARAZIONE DELLE AREE

La preparazione dei cantieri prevedrà, tenendo presenti le tipologie impiantistiche presenti, indicativamente le seguenti attività:

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 'a'c u', 'br', 'hu', 'S', 'h', 'u', 'e']

- scotico del terreno vegetale (quando necessario), con relativa rimozione e accatastamento o sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scotico dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche);
- formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;
- eventuale perforazione di pozzi per l'approvvigionamento dell'acqua industriale.
L'acqua per il confezionamento del calcestruzzo dovrà possedere caratteristiche conformi alle specifiche, altrimenti potrebbe rendersi necessario l'impiego di acqua potabile;
- costruzione dei basamenti di impianti e fabbricati;
- montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea nella fase di esercizio. La sistemazione degli stessi sarà concordata con gli aventi diritto e con gli enti interessati e comunque in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.

3.4.2. OPERE DI MITIGAZIONE (RUMORE E VIBRAZIONI)

In riferimento alle caratteristiche non particolarmente urbanizzate del territorio in esame ed all'assenza di impatto in fase di esercizio, ipotizzata in funzione dei modesti flussi veicolari previsti in transito sulla viabilità in progetto, non sono previsti interventi di mitigazione permanenti relativamente alle componenti Rumore e Vibrazioni.

3.4.3. OPERE A VERDE E PAESAGGIO

Per la progettazione delle opere di mitigazione a verde, il cui dato progettuale di partenza è rappresentato dalla morfologia della viabilità a fine lavori con scarpate e fasce di pertinenza così come si presenteranno una volta formate e definitivamente sagomate, è stato preso come riferimento il Progetto Preliminare sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrato con le prescrizioni ricevute in sede di acquisizione del Parere VIA n. 434 del 25/03/2010 e con le ulteriori ottimizzazioni progettuali scaturite dall'elaborazione del presente Progetto Definitivo.

Gli aspetti paesaggistici e naturalistici che caratterizzano attualmente il territorio interessato dall'intervento in progetto sono stati inoltre analizzati e valutati all'interno della relazione paesaggistica appositamente predisposta a seguito dell'individuazione e della mappatura dei vincoli paesaggistici che gravano nell'area in cui ricade l'opera in progetto.

3.5. ASPETTI ARCHEOLOGICI

Nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MiBACT, è stato redatto il Progetto delle Indagini Archeologiche, formalmente trasmesso da Italferr con nota prot. ASI.DO/NA.0080232.14.U, e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 14021 del 11/12/2014. Le indagini archeologiche sono attualmente in corso di esecuzione.

Nell'ambito della presente fase progettuale è stata inoltre prevista e quantificata l'assistenza archeologica ai movimenti terra in fase costruttiva, assicurata da parte dell'Affidatario, in maniera che tutti i lavori di scavo siano seguiti costantemente da personale specializzato e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso delle necessarie attestazioni.

Il personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza con la quale pertanto manterranno costanti contatti.

4. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

4.1.1. PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale, redatto ai sensi della normativa ambientale vigente, ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni che intervengono nell'ambiente a seguito della costruzione dell'opera, risalendo alle loro cause, al fine di determinare se tali variazioni siano imputabili all'opera in costruzione o realizzata e per ricercare i correttivi che meglio possano ricondurre gli effetti rilevati a dimensioni compatibili con la situazione ambientale preesistente.

Il monitoraggio dello stato ambientale, eseguito prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera consentirà pertanto di:

1. verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto;
2. verificare l'efficacia dei sistemi di mitigazione posti in essere;
3. garantire la gestione delle problematiche ambientali che possono manifestarsi nelle fasi di costruzione e di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria;
4. rilevare tempestivamente emergenze ambientali impreviste per potere intervenire con adeguati provvedimenti.

Il Piano individua i punti in cui eseguire le misure nonché le modalità di esecuzione delle stesse. In funzione della tipologia di interventi previsti e dell'ubicazione dell'area di cantiere, il monitoraggio ambientale della c.d. Viabilità di soppressione PL al km 143+833 - Via Calabroni si concentrerà sulle seguenti componenti: Suolo, Atmosfera, Rumore, Vibrazioni.

Le componenti di cui si prevede di monitorare sono:

- **Atmosfera** : controllo delle polveri sottili;
- **Suolo** : caratteristiche pedoclimatiche;
- **Vegetazione** : caratterizzazione fisionomica e fitopatologia della vegetazione naturale;
- **Rumore** : controllo delle emissioni sonore sia in fase di cantiere che di esercizio e dell'efficacia dei sistemi di mitigazione;
- **Vibrazioni** : controllo delle emissioni da attività di cantiere ed in fase di esercizio della Linea;

5. GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO

Nella progettazione ambientale è stato incluso uno studio specifico volto all'individuazione delle modalità di gestione dei materiali di risulta delle opere in progetto, caratterizzati, dai seguenti flussi di materiali:

1. materiali da scavo da riutilizzare nell'ambito dell'appalto, allo stato naturale, nello stesso sito in cui sono stati prodotti e senza l'impiego di viabilità esterna al cantiere per il trasporto, costituiti principalmente da terreno vegetale e terreno naturale da reimpiegare per il riempimento delle fondazioni, per le opere di rinverdimento e mitigazione ambientale (scarpate del rilevato stradale, aree intercluse): tali materiali saranno gestiti in esclusione dal regime dei rifiuti, ai sensi del comma 1 lettera c dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L. 98/13;
2. materiali di risulta non riutilizzabili nell'ambito delle lavorazioni, costituiti principalmente da materiali di riporto, materiali provenienti dalle perforazioni delle fondazioni profonde, materiali provenienti dalle demolizioni degli edifici presenti e conglomerati bituminosi: tali materiali saranno gestiti in regime rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
3. materiali da approvvigionare dall'esterno per la realizzazione dell'opera in progetto, costituiti principalmente da materiale da rilevato stradale, calcestruzzi, e conglomerato bituminoso.

Pertanto, al fine di appurare la possibilità di soddisfare le esigenze del progetto, nella presente fase progettuale è stato eseguito il censimento degli impianti in grado di fornire materiali aventi caratteristiche e quantità simili a quelle richieste dal progetto stesso in termini di fabbisogno di inerti ed i siti idonei per il conferimento dei materiali prodotti in corso di realizzazione che si prevede di gestire in regime rifiuti (impianti di recupero/smaltimento).

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

6. MATRICE DI OTTEMPERANZA

Nelle pagine seguenti viene riportata la matrice di ottemperanza relativa alla redazione conforme alle Prescrizioni, di cui alla Delibera CIPE n° 175/2013 e dell'Ordinanza n° 7 del 31 Marzo 2015, del Progetto in esame; le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria insieme ai risultati dell'analisi delle documentazioni presentate, e al giudizio sintetico in merito all'esito di tale verifica Nella colonna descrittiva della Prescrizione, inoltre, viene riportata la fonte per un immediato riscontro. Il risultato della singola verifica, espresso sinteticamente nella colonna finale della tabella, tiene conto delle valutazioni conseguenti alla risposta data dal Proponente alla Richiesta di Integrazioni della Commissione VIA, esaminata nei paragrafi precedenti.

In relazione al giudizio sintetico riportato in tabella si precisa che si è utilizzata la seguente scala di valutazione :

- OTTEMPERATA (La prescrizione è stata soddisfatta);
- NON OTTEMPERATA (La prescrizione non è stata soddisfatta);
- PARZIALMENTE OTTEMPERATA (Una parte della prescrizione non è stata ottemperata per le ragioni poi esposte);
- RECEPITA (le prescrizioni sono state ottemperate ma sono da verificare in fase di attuazione);
- PARZIALMENTE RECEPITA (Una parte della prescrizione è stata recepita ma pur mancando ancora di qualcosa per le ragioni poi esposte).

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1			
N. Prescr	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
1.	<p>Prescrizioni in sede di progettazione definitiva</p> <p>Pr. 1. <i>Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) esaminato e nelle sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici (rif. n. 01/MATTM)</i></p>	<p>Ottemperanza nella Progettazione Definitiva delle Opere Anticipate</p> <p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede un attento studio degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle matrici ambientali ritenute significative ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione in fase di cantiere, come riportato negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione e delle Opere e a Verde. In riferimento alle caratteristiche non particolarmente urbanizzate del territorio in esame ed all'assenza di impatto in fase di esercizio, ipotizzata in funzione dei modesti flussi veicolari previsti in transito sulla viabilità in progetto, non sono previsti interventi di mitigazione permanenti relativamente alle componenti Rumore e Vibrazioni.</p> <p>Per la progettazione delle opere di mitigazione a verde, il cui dato progettuale di partenza è rappresentato dalla morfologia della viabilità a fine lavori con scarpate e fasce di pertinenza così come si presenteranno una volta formate e definitivamente sagomate, è stato preso come riferimento il Progetto Preliminare sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrato con le prescrizioni ricevute in sede di acquisizione del Parere VIA n. 434 del 25/03/2010 e con le ulteriori ottimizzazioni progettuali scaturite dall'elaborazione del presente Progetto Definitivo.</p> <p>Resta inteso che tutti gli ulteriori interventi di mitigazione e le eventuali opere di compensazione proposti nello Studio di Impatto Ambientale saranno adeguatamente sviluppati nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta ferroviaria Cancellò - Frasso Telesino dandone evidenza nel relativo documento di verifica di ottemperanza.</p> <p>Riferimento Elaborati</p> <p>Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Planimetria localizzazione interventi di mitigazione Opere a verde - Relazione generale Opere a verde - Planimetria degli interventi e griglia di impianto</p>	<p>Elaborati di riferimento</p> <p>OTTEMPERATA</p>
2.	<p>Pr. 2. <i>Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento (rif. n. 02/MATTM)</i></p>	<p>Vista la tipologia dell'intervento e la durata contenuta dei lavori, le opere di mitigazione ambientale previste da progetto (sistemazioni a verde) potranno essere eseguite solo nella fase conclusiva di realizzazione della nuova viabilità e di contestuale liberazione delle aree di cantiere.</p> <p>Riferimento Elaborati</p>	<p>RECEPITA</p> <p>Si ritiene necessario verificare in attuazione la eventuale necessità di ulteriori mitigazioni.</p>

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1

Azioni / Argomentazioni del Proponente

TESTO della PRESCRIZIONE

N. Preser

Esito Verifica

N. Preser	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	Programma Lavori Opere a verde - Relazione generale Opere a verde - Planimetria degli interventi e griglia di impianto		
3.	Pr. 3. Adottare per il viadotto S. Michele la soluzione studiata e definita nelle integrazioni al SIA che prevede il prolungamento del rilevato in corrispondenza del km 5+341,66 con l'eliminazione della prima campata lato Cancellò e l'eliminazione delle prime sette campate lato Benevento (rif. n. 03/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino.	NON APPLICABILE L'Opera non appartiene all'intervento in esame.
4.	Pr. 4. Mantenere e salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua al fine di salvaguardare la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, in corrispondenza degli attraversamenti con viadotto, le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando la rettificazione e la riprofilatura delle sponde e del fondo con scogliere. Nel caso dei corsi d'acqua minori dovranno essere previste soluzioni di attraversamento a ponte evitando l'adozione di tombini scotolati. Prevedere inoltre interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche dell'ingegneria naturalistica (rif. n. 04/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza: le opere non interferiscono con corsi d'acqua. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino.	NON APPLICABILE L'Opera non appartiene all'intervento in esame.
5.	Pr. 5. Eseguire indagini specifiche sia dirette che indirette in corrispondenza della galleria M. Aglio, in maniera tale da definire in maniera compiuta l'andamento del sovraccorrimiento, al fine di arrivare ad un quadro esaustivo circa l'interferenza dell'opera con la falda del M. Aglio e quindi attuare tutte le misure necessarie al fine di preservare la risorsa (rif. n. 05/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza: le opere non interferiscono con corsi d'acqua. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino.	NON APPLICABILE L'Opera non appartiene all'intervento in esame.
6.	Pr. 6. Verificare puntualmente la stabilità delle zone di imbocco della galleria M. Aglio, definendone gli eventuali interventi di sistemazione laddove necessari (rif. n. 06/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza: le opere non interferiscono con corsi d'acqua. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino.	NON APPLICABILE L'Opera non appartiene all'intervento in esame.
7.	Pr. 7. Conformare gli imbocchi delle gallerie secondo le pendenze del versante all'osservato e raccordarli con continuità alle opere di sostegno all'opera (rif. n. 07/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza: le opere non interferiscono con corsi d'acqua. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino.	NON APPLICABILE L'Opera non appartiene all'intervento in esame.
8.	Pr. 8. Effettuare, nei casi specifici di ricettori delle vibrazioni, una analisi dettagliata nelle fasi di esercizio e di cantiere, studiando l'efficacia interventi di mitigazione ipotizzati tenendo conto delle specifiche situazioni locali e della capacità di attenuazione in funzione dello spettro di frequenza della vibrazione, per definirne in dettaglio la progettazione così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614, unitamente all'attività di monitoraggio (rif. n. 08/MATTM)	Negli elaborati specialistici del Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stata eseguita l'analisi degli impatti potenziali sulla componente vibratoria al fine dell'individuazione delle azioni operative necessarie in fase di costruzione della viabilità in oggetto. Il controllo degli impatti sulla componente vibratoria in fase di cantiere sarà inoltre garantito attraverso il monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam e corso d'opera ai sensi di quanto indicato nelle norme UNI di riferimento (UNI 9614) e secondo quanto descritto negli elaborati del Progetto di Monitoraggio Ambientale. In riferimento alle caratteristiche dell'opera in progetto ed alla localizzazione dei ricettori presenti, non sono invece previsti impatti su tale componente ambientale in fase di esercizio.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Vista la vicinanza di ricettori sensibili sia nella fase di cantiere che nell'esercizio, si ritiene opportuno prevedere una intensificazione del monitoraggio, compresa la fase post-operam di apertura al traffico veicolare.
9.	Pr. 9. Procedere, nei casi specifici di ricettori sottoposti all'impatto acustico, a una ulteriore caratterizzazione degli edifici relativamente alla destinazione d'uso, l'appartenenza alle fasce di pertinenza dell'infrastruttura in oggetto o di altre infrastrutture, al fine di valutare la concorsionalità, unitamente alla caratterizzazione acustica	Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale - Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale - Tavola di localizzazione dei punti di monitoraggio In riferimento alle caratteristiche non particolarmente urbanizzate del territorio in esame ed agli impatti previsti in fase di esercizio della viabilità in oggetto, non sono stati eseguiti modelli previsionali per la valutazione degli impatti acustici. Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede invece un attento studio degli impatti acustici generati dalla realizzazione dell'opera in fase di cantiere ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Vista la vicinanza di ricettori sensibili sia nella fase di cantiere che nell'esercizio, si ritiene opportuno prevedere una intensificazione del monitoraggio.

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1

N. Prescr	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	ca ante operam, condotta mediante monitoraggio acustico, al fine della taratura del modello di simulazione e della definizione e del dettagliato dimensionamento delle opere di mitigazione (rif. n. 09/MATTM)	A maggior cautela, il controllo degli impatti sulla componente rumore in fase di cantiere è comunque garantito dalle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam e corso d'opera. Resta inteso che gli specifici modelli previsionali per la valutazione dell'impatto acustico in fase di esercizio della linea ferroviaria saranno adeguatamente sviluppati nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta Cancellò - Frasso Telesino dandone evidenza nel relativo documento di verifica di ottemperanza.	sificazione del monitoraggio, compresa la fase post-operam di apertura al traffico veicolare.
10.	Pr. 10. Ottimizzare la progettazione delle barriere antirumore, adottando soluzioni innovative, per perseguire la loro maggior efficacia con la loro migliore qualità estetica architettonica e funzionale, sia dal punto di vista esterno sia interno alla linea, tenendo anche conto della possibilità di riduzione della sorgente sia con interventi sul binario sia sul materiale rotabile. Si richiamano pertanto le barriere acustiche integrate da verde di mascheramento, barriere concave che consentono la riduzione dell'altezza e sono meglio percepite, l'impiego dove possibile di barriere costituite da essenze arbustive, dossi cespugliati (rif. n. 10/MATTM)	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza: le opere non interferiscono con corsi d'acqua. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'intero lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino. Riferimento Elaborati Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale - Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale - Tavola di localizzazione dei punti di monitoraggio	NON APPLICABILE
11.	Pr. 11. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; 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 (rif. n. 11/MATTM)	La collocazione ambientale della viabilità in oggetto nel contesto territoriale in cui essa si inserisce è stata valorizzata dalla progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico rispondenti ai requisiti naturali del territorio attraverso, prevedendo l'impianto di specie autoctone ed assicurando la necessaria manutenzione delle stesse nonché la garanzia di attecchimento. Nella progettazione ambientale si è fatto inoltre riferimento agli indirizzi metodologici usualmente adottati nella progettazione delle grandi opere infrastrutturali nonché a quanto contenuto nel Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili - Parte II - Sezione 15 "Opere a Verde" (RFIDTC SICS SP IFS 001 A del 30/06/2014). Resta inteso che più articolati interventi di rinaturalizzazione e di ingegneria naturalistica per la mitigazione dell'opera ferroviaria saranno adeguatamente sviluppati e dettagliati nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta Cancellò - Frasso Telesino dandone evidenza nel relativo documento di verifica di ottemperanza. Riferimento Elaborati Opere a verde - Relazione generale Opere a verde - Planimetria degli interventi e griglia di impianto	OTTEMPERATA
12.	Pr. 12. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici (rif. n. 12/MATTM)	Lo specifico intervento in progetto non ricade all'interno di ambiti degradati bensì in territori caratterizzati da insediamenti agricoli. Si rimanda, comunque, a quanto specificato al punto precedente. Riferimento Elaborati Opere a verde - Relazione generale Opere a verde - Planimetria degli interventi e griglia di impianto	RECEPITA (Non applicabile al contesto)
13.	Pr. 13. Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di cantiere, specificando la localizzazione, la tipologia e le modalità delle opere di mitigazione acustica (rif. n. 13/MATTM)	Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede un attento studio degli impatti acustici generati dalla realizzazione dell'opera in fase di cantiere ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione. Riferimento Elaborati Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Planimetria localizzazione interventi di mitigazione	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Vedasi Prescrizioni n° 8 e n° 9
14.	Pr. 14. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dall'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione alla condizione delle attività di cantiere (rif. n. 14/MATTM)	i potenziamenti impatti sulle componenti ambientali ritenute significative in fase di cantiere, nonché le eventuali misure di mitigazione da adottare, sono dettagliati negli elaborati specialistici del Progetto Ambientale della Cantierizzazione, nel quale sono altresì descritti i criteri e le procedure operative da adottare in fase di cantiere, quali prescrizioni operative a carico dell'Appaltatore. Tale prescrizione verrà recepita nell'ambito dei documenti progettuali da allegare al Contratto di affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera in progetto. Riferimento Elaborati Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale	RECEPITA (da verificarsi in fase attuativa)
15.	Pr. 15. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001) (rif. n. 15/MATTM)	Progetto Ambientale della Cantierizzazione - Relazione generale italfer è dotata di un Sistema di Gestione Ambientale certificato ai sensi della norma UNI EN ISO 14001 dal 2006 (CERT-1800-2006-AE-ROM-SINCERT rilasciato da Organismo di Parte Terza DET NORSKE VERITAS, ultimo rinnovo certificato ICIM N. 0554/0) che prevede specifiche procedure per la gestione ambientale dei cantieri.	OTTEMPERATA

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1

N. Prescr	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
16	<p>Pr. 16. Definire il Piano di deposito temporaneo dei materiali di scavo, individuando le aree di stoccaggio provvisorio, prevedere le modalità di conservazione della colture vegetale ai fini del riutilizzo (rif. n. 19/MATTM)</p>	<p>Nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale di prediligere il riutilizzo dei materiali piuttosto che lo smaltimento degli stessi, il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede di riutilizzare il terreno vegetale movimentato nella realizzazione delle opere per gli interventi di rinaturalizzazione e di ripristino a verde. Le modalità di gestione dei materiali di risulta, ivi compresi i sistemi di stoccaggio temporaneo previsti, sono descritte nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione nonché nel Progetto di Monitoraggio Ambientale. In particolare, relativamente al terreno vegetale si prevede il deposito provvisorio presso l'area di cantiere opportunamente allestita secondo quanto previsto dalla normativa ambientale vigente in attesa del successivo utilizzo nell'ambito degli interventi di rinverdimento delle scarpate del cavalcaviaferrovia e delle aree intercluse da espropriare.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i> Progetto di Monitoraggio Ambientale – Relazione generale Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione generale</p>	<p>RECEPITA (da verificarsi in fase attuativa)</p>
17	<p>Pr. 17. Caratterizzare le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive progressive o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (rif. n. 20/MATTM)</p>	<p>Come descritto nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione all'interno della sezione Rifiuti e materiali di risulta, considerate le limitate volumetrie in gioco, la natura dei materiali scavati ed il sistema di cantierizzazione progettato, il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede esclusivamente il riutilizzo del terreno vegetale movimentato nella realizzazione delle opere per gli interventi di rinaturalizzazione e di ripristino a verde, ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. nonché, per gli esigui quantitativi di materiali in esubero non riutilizzabili, la gestione in regime rifiuti ai sensi della Parte IV dello stesso Decreto.</p> <p>Resta inteso che nell'ambito della predisposizione del Progetto Definitivo dell'intera tratta ferroviaria Cancellò – Frasso Telesino, si prevede di avviare una gestione dei materiali di scavo in qualità di sottoprodotti ai sensi della normativa ambientale vigente (D.M. 161/2012 che abroga e sostituisce quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.). A tal fine verranno eseguite tutte le caratterizzazioni ambientali previste dagli Allegati alla sopraccitata norma.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i> Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione generale</p>	<p>RECEPITA (da verificarsi in fase attuativa)</p>
18	<p>Pr. 18. Adeguare il piano di monitoraggio ambientale alle norme tecniche dell'allegato XXI regolamento 163/2006 e in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di previsione e di risoluzione delle criticità (rif. n. 21/MATTM)</p>	<p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto per lo specifico intervento in oggetto risulta rispondente alle Norme Tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/06 e s.m.i. nonché alle ultime "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la collaborazione dell'ISPRA e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo nell'anno 2014.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i> Progetto di Monitoraggio Ambientale – Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale – Tavola di localizzazione dei punti di monitoraggio</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
19	<p>Pr. 19. Nelle fasi successive di progettazione la documentazione dovrà essere corredata da relazione paesaggistica conforme alle indicazioni dettate dal DPCM del 12.12.2005 pubblicato sulla G.U. 25 del 31.01.2006, inoltre gli elaborati dovranno documentare l'integrazione paesaggistica delle opere d'arte e di altri manufatti previsti, garantendo la loro qualità architettonica e l'inserimento nel contesto di appartenenza nelle aree sottoposte a tutela paesaggistica nonché le opere di ripristino delle aree di cantierizzazione (rif. n. 01/MinBAC)</p>	<p>L'area d'intervento è interessata da un'area vincolata dichiarata "di notevole interesse pubblico", ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, è assoggettata a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (D.M. del 28 marzo 1985) ed è disciplinata dal Piano Territoriale Paesistico del Massiccio del Taburno; in particolare, l'intervento ricade all'interno dell'area RUA "Recupero Urbanistico-edilizio e restauro paesistico Ambientale".</p> <p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto contiene pertanto l'analisi degli aspetti connessi all'inserimento paesaggistico dell'opera, descritti e dettagliati nella Relazione paesaggistica e nei relativi allegati grafici redatti allo scopo di ottenere il rilascio del nulla osta paesaggistico.</p> <p>A tale prescrizione verrà inoltre dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta Cancellò – Frasso Telesino.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i> Relazione paesaggistica – Relazione generale Relazione paesaggistica – Morfologia del paesaggio Relazione paesaggistica – Tavola dei vincoli paesaggistici Relazione paesaggistica – Tavola della percezione visiva</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA Dovrà essere documentato il rilascio del nulla osta paesaggistico</p>
20	<p>Pr. 20. Nella tratta di progetto Cancellò-Frasso Telesino, che si localizza in una porzione di territorio del quale si evidenzia il rischio archeologico alto e medio-alto, al fine di ridurre il rischio di impatto archeologico dovranno essere eseguite, le opere sotto elencate: a) nell'area delle stazioni dovranno essere effettuati saggi di scavo</p>	<p>Nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MiBACT, è stato redatto il Progetto delle Indagini Archeologiche, formalmente trasmesso da Italferr con nota prot. A-SI/DO/NA 0080232.14.U, e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 14021 del 11/12/2014. Le indagini archeologiche sono attualmente in corso di esecuzione.</p> <p>Resta inteso che l'esecuzione delle indagini archeologiche in corrispondenza della restante parte di progetto ferroviario, la</p>	<p>OTTEMPERATA Da verificare in attuazione</p>

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1

N. Prescr	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	<p>vo, nei settori dei previsti sottopassi ed edifici mediante trincee da condurre fino al substrato con la copertura del 30% delle aree nei settori di parcheggio mediante trincee da condurre fino al substrato con copertura del 20% dell'area, alternando saggi di scavo a trincee di profondità 1 m e 3,5 m.</p> <p>b) nell'area di sedime delle sostituzioni elettriche dovranno essere effettuati saggi di scavo fino al substrato; - in corrispondenza dei viadotti e dei ponti dovranno essere effettuati saggi di scavo fino al substrato di m. 5x5 affiancati ad ogni pile; lo stesso per tutta l'estensione dello sciatolare del Viadotto Cave e degli sciatolari di imbocco ai ponti e viadotti; - nelle aree ove sono previste opere in trincea o galleria artificiale dovranno essere effettuati saggi di scavo ogni 20 metri condotti fino al substrato.</p> <p>c) nell'area della linea ferroviaria dovranno essere effettuati saggi di scavo di m. 10x10 ogni 75 m., collocati in posizione sfalsata tra loro; la precisa collocazione di tali opere sarà concordata con la Soprintendenza al fine di accertare compiutamente la situazione archeologica degli eventuali resti della centuriazione del territorio. In relazione a opere in rilevato è prevedibile l'effettuazione di saggi archeologici di profondità di m. 1,5; ogni 5 saggi dovrà essere effettuato un saggio di profondità di m. 3,5 (rif. n. 02/MinBAC)</p>	<p>La Direzione Scientifica delle indagini archeologiche da effettuare è in capo alla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
Pr. 21	<p>La Direzione Scientifica delle opere suddette dovrà essere in capo alla stessa Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta (rif. n. 04/MinBAC)</p>	<p>Le attività archeologiche saranno effettuate direttamente da Italferr, nell'ambito delle attività preliminari alla progettazione definitiva, mediante Accordi Quadro.</p> <p>Al fine di selezionare adeguatamente Operatori Archeologi di comprovata idoneità, nell'ambito dei quali individuare quelli da invitare alle singole procedure di affidamento, Italferr ha istituito un proprio "Sistema di Qualificazione", ai sensi dell'art.232 del D.Lgs n°163/2006, annualmente reso noto con adeguata pubblicità legale.</p> <p>Tra i requisiti richiesti rientra la categoria OS25, per le attività di campo. Le Società di supporto per l'espletamento delle attività oggetto dell'Accordo saranno quindi in possesso della suddetta categoria.</p> <p>Le società di supporto alle attività di indagine archeologica si avvarranno di personale specializzato per l'esecuzione degli scavi archeologici e per il rilevamento topografico, in particolare di archeologi specializzati con comprovata esperienza e di personale tecnico-scientifico, quali topografi, disegnatori, antropologi, anelli essi di comprovata esperienza. Il curriculum dei professionisti sarà inviato alla Soprintendenza per il relativo gradimento.</p> <p>Nessuna spesa è prevista a carico della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Caserta e Benevento.</p>	<p>RECEPIA Da verificarsi in attuazione</p>
Pr. 22	<p>I lavori di scavo archeologico dovranno essere eseguiti da una Ditta specializzata con iscrizione alla categoria OS 25 e da archeologi di comprovata esperienza il cui curriculum dovrà essere sottoposto alla Soprintendenza competente (rif. n. 05/MinBAC)</p>		
Pr. 23	<p>Nessuna spesa dovrà essere intesa a carico della citata Soprintendenza (rif. n. 06/MinBAC)</p>		<p>OTTEMPERATA</p>
Pr. 24	<p>Mitigare le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" (rif. n. 13/MATTM)</p>	<p>I potenziali impatti sulla componente rumore generati in fase di cantiere, nonché le eventuali misure di mitigazione da adottare, sono dettagliati negli elaborati specialistici del Progetto Ambientale della Cantierizzazione, nel quale sono altresì descritti i criteri e le procedure operative da adottare in fase di cantiere, tra cui è incluso il rispetto di quanto previsto dal D.M. 01/04/94 quale prescrizione operativa a carico dell'Appaltatore.</p> <p><u>Riferimento Elaborati</u> Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione generale</p>	<p>RECEPIA Da verificarsi in attuazione</p>
Pr. 25	<p>Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente (rif. n. 14/MATTM)</p>	<p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto contiene il dimensionamento degli interventi di mitigazione ambientale da adottare in fase di cantiere supportato da un'attenta analisi e modellazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali ritenute significative, tra cui la componente atmosfera. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione mentre la valutazione dell'efficacia degli interventi di mitigazione sarà possibile adottando quanto previsto dal Progetto di Monitoraggio Ambientale.</p> <p>Sarà inoltre cura dell'Appaltatore provvedere alla richiesta delle autorizzazioni di impianto cantiere, con particolare riferi-</p>	<p>RECEPIA Da verificarsi in attuazione</p>

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1

N. Prescr	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		<p>rimento agli scarichi idrici e alle emissioni in atmosfera provenienti dagli specifici apprestamenti installati. La corretta applicazione dei disposti autorizzativi nonché il controllo del rispetto dei limiti normativi di riferimento saranno monitorati anche attraverso l'implementazione e l'adozione del Sistema di Gestione Ambientale.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione generale Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Planimetria localizzazione interventi di mitigazione Progetto di Monitoraggio Ambientale– Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale– Tavola di localizzazione dei punti di monitoraggio</p>	RECEPITA Da verificarsi in attuazione
26.	Pr. 3. <i>Ripristinare, al termine dei lavori, ciascun sito di lavorazione alle condizioni iniziali e restituirlo per l'uso originario, con l'eccezione di quelle parti occupate dalla nuova linea ferroviaria o altrimenti destinate dal progetto di riqualificazione ambientale (rif. n. 16/MATTM)</i>	<p>Il progetto definitivo prevede che tutte le aree di cantiere saranno liberate ad ultimazione dei lavori e ripristinate nelle condizioni ante operam; parte delle aree saranno, nello specifico, oggetto di opere di sistemazione a verde secondo quanto previsto dal progetto.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Programma lavori</p>	RECEPITA Da verificarsi in attuazione
27.	Pr. 4. <i>Procedere, in caso di rinvenimenti a seguito degli scavi preliminari, agli opportuni ampliamenti delle aree di indagine archeologica (rif. n. 03/MimBAC)</i>	<p>Secondo quanto indicato nella nota della Soprintendenza Archeologica, prot. n. 6042 del 28/05/2014, i cui concetti sono richiamati nella successiva nota di approvazione del Progetto di indagini Archeologiche, prot. n. 14021 del 11/12/2014, i saggi di scavo previsti dal Progetto delle indagini Archeologiche, sono relativi alla 1° fase di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico. Successivi opportuni ampliamenti saranno effettuati a seguito del parere di competenza, da parte della Soprintendenza Archeologica, nell'ambito della 2° fase, così come previsto dall'art.96, del D. Lgs. 163/2006.</p>	RECEPITA Da verificarsi in attuazione
	Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva		
28.	Rac. 1 <i>Scogliere le caratteristiche di ciascuna mistra di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali (rif. lettera B/MATTM)</i>	<p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto contiene il dimensionamento degli interventi di mitigazione ambientale da adottare in fase di cantiere supportato da un'attenta analisi e modellazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali ritenute significative. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione mentre la valutazione dell'efficacia degli interventi di mitigazione sarà possibile adottando quanto previsto dal Progetto di Monitoraggio Ambientale.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione generale Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Planimetria localizzazione interventi di mitigazione Progetto di Monitoraggio Ambientale– Relazione generale Progetto di Monitoraggio Ambientale– Tavola di localizzazione dei punti di monitoraggio</p> <p>Nel Progetto Definitivo lo studio delle intersezioni rispetta le norme del D.M. 19/04/2006.</p>	RECEPITA Da verificarsi in attuazione
29.	Rac. 2 <i>In riferimento agli aspetti relativi alla viabilità interverita: dimensionamento della stessa secondo le norme dettate da D.M. 19/04/2006</i>	<p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Relazione tecnica di viabilità Relazione tecnica di sicurezza</p>	OTTEMPERATA
30.	Rac. 3 <i>In riferimento agli aspetti geologici e geotecnici: integrare le relazioni tecniche di progetto con elaborato specificamente rivolto agli aspetti geotecnici compresi quelli connessi con la sismicità della zona</i>	<p>Nell'ambito del Progetto Definitivo è stata condotta una campagna di indagini geognostiche, realizzata con prove in situ ed in laboratorio, per approfondire la conoscenza del modello geo-meccanico del terreno su cui è prevista l'opera in progetto, per la definizione delle caratteristiche meccaniche di dettaglio del terreno, nonché degli aspetti connessi alla risposta sismica del terreno ai sensi delle norme tecniche NTC 2008.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Relazione di inquadramento geologico Relazione geotecnica Profilo geotecnico</p>	OTTEMPERATA
31.	Rac. 4 <i>In riferimento agli aspetti strutturali: per il profilo sismico si dovrà tener conto delle disposizioni previste nelle NTC 2008; per le varie opere d'arte dovranno essere meglio specificate le dimensioni dei piloni della sezione e del numero dei pali di fondazione</i>	<p>Il Progetto Definitivo è stato sviluppato tenendo conto per il dimensionamento strutturale delle disposizioni previste dalle NTC2008 anche per gli aspetti connessi alle azioni sismiche. Sono state, inoltre, sviluppate e rappresentate le carpenterie delle parti d'opera costituenti l'intero intervento sia per la parte in elevazione che per la parte fondazione.</p> <p><i>Riferimento Elaborati</i></p> <p>Pianta fondazioni, scavi, sezione e prospetto longitudinale Impalcato - Carpenteria: piante, sezione longitudinale, sezioni trasversali e schema appoggi Impalcato – Relazione di calcolo</p>	OTTEMPERATA

Analisi Prescrizioni Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1			
N. Preser	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		Spalla A - Carpenteria: elevazione e fondazione Spalla B - Carpenteria: elevazione e fondazione Spalle - Relazione di calcolo Scatolare Rampa Ovest - Pianta fondazioni, scavi e sezione longitudinale Scatolare Rampa Ovest - Pianta impalcato e sezioni trasversali Scatolare Rampa Est - Pianta fondazioni, scavi e sezione longitudinale Scatolare Rampa Est - Pianta impalcato e sezioni trasversali Scatolare Rampe - Relazione di calcolo	
	Raccomandazioni durante la fase realizzativa		
32.	Rac. 1 Assicurare che l'Appaltatore dell'infrastruttura possessa o, in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere (rif. lettera A/MATTM)	Italferr prevede già come requisito di accesso alle gare d'appalto che l'Appaltatore sia in possesso di una certificazione ai sensi della norma UNI EN ISO 14001. Ad ogni modo, all'interno dei Contratti d'appalto è espressamente evidenziato che l'Appaltatore si obbliga a predisporre ed attuare per tutta la durata dei lavori un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) delle attività di cantiere esteso a tutti i siti in cui si svolgono le attività affidate, implementato secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14001.	RECEPITA Da verificarsi in attuazione

6.1. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE *

L'analisi relativa al recepimento delle prescrizioni, di cui all'Ordinanza n. 7 del 31 Marzo 2015 - Allegato 1, sostanzialmente presenta un quadro riassuntivo di Ottemperanza o di Recepimento delle indicazioni progettuali, riassunto nel prospetto successivamente esposto. In particolare, sulle 27 Prescrizioni più le 5 Raccomandazioni, ambedue suddivise in Prescrizioni e Raccomandazioni da eseguirsi in fase di Progetto Definitivo o nel corso della Fase Realizzativa, si evince che :

- Risultano Non Applicabili in quanto riferite ad ambiti progettuali non presenti nel corpo del presente Progetto, n° 6 Prescrizioni tutte relative alla fase progettuale e precisamente le n° 3, 4, 5, 6, 7, 10;
- Risultano Ottemperate n°7 Prescrizioni (fase progettuale), le n° 1, 11, 15, 18, 20, 21, 23 e n° 3 Raccomandazioni, le n° 29, 30 e 31.
- Risultano Recepite, e dovrà essere verificata in corso d'opera la loro applicazione, n°10 Prescrizioni, le n° 2, 12, 14, 16, 17, 22, 24, 25, 26, 27 e n°2 Raccomandazioni, la n° 28 e 32.
- Risultano Parzialmente Ottemperate, n°4 Prescrizioni, come riscontrabile nel quadro prescrittivo, le n° 8, 9, 13 e 19.

*Nota : la numerazione di riferimento è quella di 1° Colonna in tabella.

7. CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

7.1. RISPONDENZA AL PROGETTO PRELIMINARE

Il progetto definitivo dettaglia tutti gli interventi previsti per la soppressione del Passaggio a Livello al Km 143+833 della linea storica e il ricollegamento della viabilità ordinaria così interferita, mediante la realizzazione di un cavalcaferrovia a campata unica di 48 m, inclinato di 37° circa rispetto all'ortogonale all'asse ferroviario di progetto.

Rispetto al progetto preliminare, sono state introdotte modifiche ed ottimizzazioni che non alterano le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera né la sua localizzazione, originate unicamente dagli approfondimenti progettuali propri del passaggio dalla fase di progettazione preliminare a quella definitiva.

7.2. RISULTANZE DELLA MATRICE DI OTTEMPERANZA

Il Progetto Definitivo presenta un quadro di sostanziale ottemperanza alle Prescrizioni, fatte salve alcune di quelle che si riferiscono ad azioni future, ma recepite negli elaborati di progetto, con alcune ottimizzazioni che possono essere ottenute in sede di Progetto Esecutivo e che andranno verificate in fase di attuazione.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

AI FINI DELLA VALUTAZIONE DI
VERIFICA DI OTTEMPERANZA DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA
IN RELAZIONE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALL'ORDINANZA N. 7 DEL 31.03.2015

ESPRIME PARERE POSITIVO

sul progetto definitivo "Itinerario Napoli - Bari, Raddoppio Tratta Cancellò - Benevento, I lotto funzionale Cancellò - Frasso Telesino, Variante linea Roma-Napoli via Cassino - Comune di Maddaloni.", nella parte relativa alla "Viabilità di soppressione PL al Km 143+833 - Via Calabroni" nella stesura trasmessa in data 08/04/2015 Prot.DVA-2015-9309, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti interessate dalle suddette variazioni.**

PRESCRIZIONI :

Indirizzi progettuali e programmatici:

1. Includere nella documentazione progettuale in fase di Progetto Esecutivo, l'ottenimento del rilascio del nulla-osta paesaggistico, prima dell'avvio della fase attuativa, anticipando allo scopo le parti di Progetto interessanti l'intervento come stralcio dalla documentazione relativa all'intero tratto Cancellò-Frasso Telesino.

Per il Piano di Monitoraggio Ambientale si dovrà :

2. In considerazione della vicinanza di alcuni ricettori sia alle zone di Cantiere che alle aree di Lavoro, e in relazione agli impatti futuri, ipotizzabili nel periodo di esercizio, dovuti alla nuova viabilità, si

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

ritiene opportuno ricalibrare il monitoraggio relativo alla componente ambientale "Rumore e Vibrazioni" sia in fase ante-operam che di cantiere, sia in fase post-operam, in modo da garantire il rispetto dei limiti normativi per la componente.

3. Adottare, per quanto riguarda le lavorazioni che possano inquinare la falda, opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima e rivedere nel Progetto Esecutivo, la localizzazione e collocazione dei punti di monitoraggio relativi a :
- Qualità dell'aria
 - Acque superficiali

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

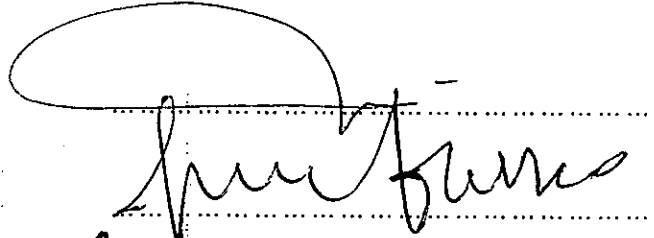
Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

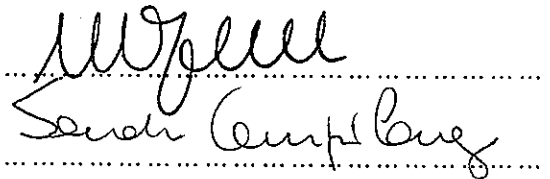
Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

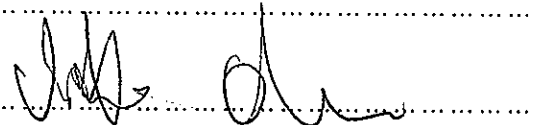
Arch. Giuseppe Chiriatti



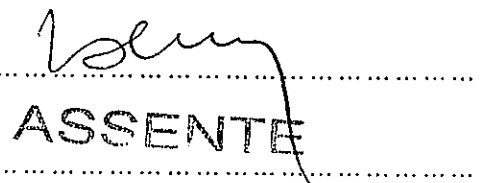
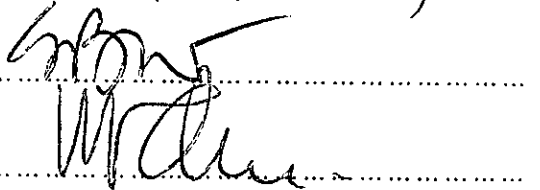
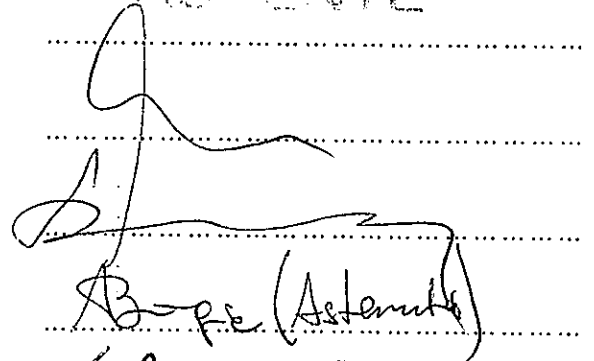
ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE

ALLENDO 02/07/2011

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

[Handwritten signature]

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

[Handwritten signature]

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

[Handwritten signature]

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

[Handwritten signature]

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

[Handwritten signature]

Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature] m

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

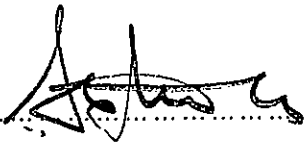
[Handwritten signature]

ASSENTE

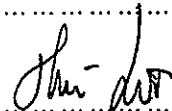
Avv. Michele Mauceri

[Handwritten marks]

Ing. Arturo Luca Montanelli


ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno


ASSENTE

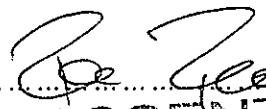
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

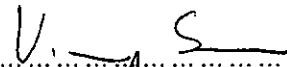
ASSENTE

Ing. Mauro Patti

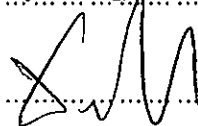

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero


ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco


ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani