



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Il Direttore Generale

<i>Progetto</i>	Nuovo collegamento ferroviario Palermo-Catania. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova. Progetto definitivo. Art.1 del D.L. 12/09/14, n.133 convertito con modificazioni dalla L. 11/11/2014, n. 164.
<i>Procedimento</i>	Verifica di ottemperanza, ex art. 185, cc. 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii
<i>ID Fascicolo</i>	3353
<i>Proponente</i>	ITALFERR S.p.A.
<i>Elenco allegati</i>	Parere n. 2261 del 13/12/2016

✓ Resp. Sez.: DiGianfrancesco C.
Ufficio: DVA-D2-LO
Data: 16/12/2016

✓ Resp. Div.: Venditti A.
Ufficio: DVA-D2
Data: 16/12/2016

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”*;

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 6 - Direttrice ferroviaria Catania-Palermo", gli interventi relativi a "raddoppio tratto Bicocca - Motta" e "raddoppio tratta Motta-Catenanuova";

VISTA la Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001 con la quale il CIPE, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/2001 ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTO l'art. 185, commi 4 e 5, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche, recante *“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”*;

VISTO il D.Lgs. 50/2016 recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”* e, in particolare, l'art. 216 *“Disposizioni transitorie e di coordinamento”*, c. 27, ove richiama, per quanto applicabile, il D. Lgs. 163/2006;

VISTO l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

VISTO il parere di compatibilità ambientale n.1100 del 30/11/2012 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, dall'esito positivo con prescrizioni, relativo al progetto preliminare dell'intervento *“Nuovo collegamento Palermo-Catania. -Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova”*.

VISTA la legge n. 164 del 11 novembre 2014, di conversione, con modificazioni, del D.L. 133/2014, recante *“Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”* e, in particolare, l'art. 1 *“Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale”* con il quale viene 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 delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla L. 443/2001;

VISTA l'Ordinanza del Commissario n°9 del 14 Aprile 2015, in cui si dispone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera *“Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova”*, nell'ambito della realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Palermo-Catania, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale;

VISTE la nota prot. AGCS.CPM.0029705.16.U del 29/04/2016 della società ITALFERR S.p.A, acquisita al prot. 12474/DVA del 09/05/2016, con la quale la società trasmette il progetto definitivo ai fini della verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., congiuntamente al Piano di Utilizzo, ai fini della sua approvazione ai sensi del D.M. 161/2012

e le successive note con cui il proponente trasmette integrazioni, di cui l'ultima acquisita al prot.3780/CTVA del 09/11/2016;

CONSIDERATO che oggetto della presente determina è l'esito della verifica di ottemperanza sul progetto in esame, ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., essendo il Piano di Utilizzo oggetto di separato provvedimento;

ACQUISITO il parere, dall'esito positivo con prescrizioni, n. 2261 del 13/12/2016 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS al prot. 30119/DVA del 14/12/2016, comprensivo della matrice di ottemperanza alle prescrizioni del parere n° 1100/CTVA del 30/11/2012 che, allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;

CONSIDERATO che con il predetto parere 2261/2016, la Commissione Tecnica ha valutato che:

"Il Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Palermo - Catania, Raddoppio della tratta Bicozza-Catenanuova risulta rispondente al Progetto Preliminare approvato dalla Commissione VIA con Parere n. 1100/2012 ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso.

Il Progetto Definitivo è stato esaminato nella sua logica complessiva, e a conclusione dell'istruttoria in esame e dalle risultanze finali della matrice di ottemperanza, si è del parere che:

1. *Sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo al progetto preliminare oggetto della Parere di Compatibilità Ambientale n°1100 del 30/11/2012*
2. *Le variazioni del progetto definitivo, con riferimento ai singoli tratti sottoposti a Verifica di Ottemperanza, sono del tutto marginali e non assumono rilievo sia sotto l'aspetto localizzativo che dal punto di vista della compatibilità ambientale.*
3. *Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA), nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ed appare ad un buon livello di definizione e di localizzazione delle postazioni di misurazione, ma dovrà essere modulato ed armonizzato secondo quanto previsto dalla Normativa vigente e ricalibrato in modo da rappresentare un documento capace di intercettare le criticità che dovessero concretamente presentarsi, in particolare per i monitoraggi in corso d'opera (che seguono lo sviluppo dei cantieri) e per componenti quali rumore e vibrazioni il cui effetto è puntualmente riconducibile alla sorgente inquinante."*

DETERMINA

l'esito positivo della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al Parere n° 1100/CTVA del 30/11/2012 sul progetto definitivo "Nuovo collegamento ferroviario Palermo - Catania, Raddoppio della tratta Bicozza-Catenanuova", nella stesura trasmessa dalla Società Italferr S.p.A., in data 29/04/2016, prot. AGCS.CPM.0029705.16U, acquisito agli atti della Direzione Valutazioni Ambientali con prot. DVA-2016-12474 del 09/05/2016, così come integrata dalle risposte alle integrazioni, 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 dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti interessate dalle suddette variazioni.

ANTE OPERAM - PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI – PROGETTAZIONE ESECUTIVA:

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Progettazione esecutiva

1. In fase di Progetto Esecutivo dovranno essere effettuate ulteriori indagini geognostiche, infittendo la loro distribuzione, così come indicato nella relazione geologica di definitivo, per la corretta e puntuale definizione delle caratteristiche sismiche dei terreni presenti nei settori di intervento. Tali approfondimenti dovranno essere realizzati mediante ulteriori indagini geofisiche nelle specifiche aree di interesse, in modo da investigare in maniera puntuale e dettagliata tutte le condizioni geologico-stratigrafiche rinvenute lungo il tracciato ferroviario in progetto.
2. In fase di Progetto esecutivo redigere e presentare uno studio di caratterizzazione del clima acustico *ante operam*, lungo il tracciato dell'opera e nelle vicinanze delle aree di cantiere.
3. In fase di Progetto esecutivo presentare un piano complessivo degli interventi di mitigazione e/o opere a verde, comprensivo di:
 - a) Quantificazione e localizzazione di dettaglio delle misure di riqualificazione e di sistemazioni *post-operam* delle sedi delle linee dismesse, in un disegno complessivo volto alla riduzione delle aree intercluse e alla costruzione di connessioni ecologiche coerenti con il più ampio sviluppo della rete ecologica.
 - b) Approfondimento documentale delle aree intercluse, mediante cartografia a scala adeguata completa della descrizione su superficie e uso attuale e previsto a fine lavori dei suoli interessati, ponendo particolare ricucitura del paesaggio, in stretta relazione ai contenuti ed agli obiettivi delineati nel parere MIBACT.
 - c) Presentazioni di Foto-Simulazioni *post operam* in numero adeguato e tali da permettere la comprensione degli effetti percettivi delle misure di mitigazione al raggiungimento dello stadio maturo delle comunità vegetali.
4. Preso atto delle possibili interpretazioni degli artt. 10 e 11 delle Norme di Attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione della Regione Sicilia è necessario, al fine di evitare erranee interpretazioni, che il Proponente richieda direttamente alla Regione Sicilia, le cui Norme prevedono la proibizione di nuove tombature e/o coperture, la validità dell'inquadramento dei nuovi tombini previsti lungo linea, nell'ambito delle opere di attraversamento idraulico.
5. Dettagliare le opere e gli accorgimenti previsti per evitare o minimizzare il rischio idraulico, affrontando anche gli scenari di esondazione dei fiumi, in particolare nelle operazioni di cantiere, ed approfondire le valutazioni relative a verificare se la presenza di attività di cantiere e/o dell'opera stessa possano innescare fenomeni di instabilità delle sponde prevedendo adeguate opere di mitigazione in tal senso.
6. Dettagliare gli interventi atti ad implementare e deframmentare la connettività ecologica, definendo criteri e soluzioni puntuali per i passaggi faunistici, così da mitigare l'effetto barriera prodotto dall'ampliamento della piattaforma dell'infrastruttura, oltre alla loro progettazione e realizzazione;
7. Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase *ante operam*, di durata pari a 30 giorni in accordo con ARPA. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:

- a) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
 - b) la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;
 - c) la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;
 - d) la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;
 - e) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;
 - f) l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;
 - g) la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;
 - h) Informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.
8. Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere e successivo alla realizzazione dell'opera sia la continuità della viabilità podereale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di colò). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni.
9. Redigere il Progetto Esecutivo del TRATTO 1 (percorso storico-archeologico Catenanuova – Sferro, di connessione con gli itinerari turistici verso il monte Turcisi e il Castello Poirà) e del TRATTO 2 (percorso archeologico-naturalistico Sferro – Simeto, di connessione con gli itinerari esistenti lungo gli argini del Simeto) da trasmettere alla CTVA per l'approvazione in accordo con quanto emerso durante le attività del Tavolo Tecnico e, in particolare:
- a. definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;
 - b. sviluppando, lungo tutta la tratta prevista dal progetto e a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:
 - implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
 - rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (es. IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie del PAC 2014-2020;
 - realizzazione di piantagioni di vegetazione autoctona arboreo-arbustiva, sui lati di tutti i percorsi protetti di mobilità dolce ciclopedonale, al fine di ombreggiarli adeguatamente;
 - c. sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche e tutte le opere d'arte; in particolare si richiede di progettare:
 - le passerelle di attraversamento dei guadi;
 - le rampe di collegamento tra le sponde del fiume Simeto e il viadotto ferroviario;
 - le staccionate di recinzione;

- presentando caratteristiche di elevato inserimento paesaggistico e privilegiando i materiali e le tipologie architettoniche tradizionali locali;
- d. utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;
 - e. prevedendo, per quanto riguarda la vegetazione:
 - l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
 - uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
 - uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;
 - f. il cronoprogramma delle opere di compensazione e mitigazione ambientale che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera;
10. Redigere il Computo Metrico Estimativo dettagliato di tutte le opere di compensazione e mitigazione ambientale – Tratto 1 e Tratto 2 - al fine di verificare la quota 2% sull'importo di tutta l'opera, inserendo nel tratto funzionale del progetto del percorso di mobilità ciclopedonale che verrà realizzato da RFI, anche la ristrutturazione del Fabbricato Viaggiatori ex Stazione di Sferro;
 11. Acquisire tutte le autorizzazioni da parte degli enti locali coinvolti a diverso titolo;
 12. Stipulare con i Comuni e tutti gli enti locali interessati accordi e convenzioni al fine di garantire la corretta manutenzione delle opere realizzate;
 13. Attivare attraverso l'Assessorato Mobilità della Regione Sicilia ulteriori finanziamenti in linea con la strategia di implementazione della mobilità lenta prevista nella Programmazione 2014-2020 al fine di garantire la realizzazione del tratto che non verrà realizzato da RFI all'interno della realizzazione dell'opera.

Rumore e Vibrazioni

14. Estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili, al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o dall'infrastruttura in fase di esercizio. I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera.
15. Integrare gli elaborati con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce. Definire, per ciascun ricettore, il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento delle singole fasi (ante operam, in itinere, post operam e post-mitigazioni) evitando l'intervento diretto sul ricettore.

Cantieri:

16. A monte della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, con:
- a) dati precisi quantitativi sul fondo dell'NO₂ e del PM₁₀ per quelle aree del catanese interessate dal progetto dove si menzionano superamenti dei valori critici;
 - b) valori dei fattori di emissione calcolati nell'ambito del progetto esecutivo corredati dalle documentazioni illustrative della metodologia di calcolo utilizzata.
17. A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, con, per ogni cantiere:
- a) la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona.
 - b) Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee;
 - c) i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;
 - d) una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc.
 - e) un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate

Per i contenuti dei piani di cantierizzazione riguardanti le attività di monitoraggio e le mitigazioni si vedano le specifiche prescrizioni contenute nei successivi capitoli “PMA” e “Mitigazioni” del presente quadro prescrittivo.

Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM per approvazione al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

18. Relativamente ai cantieri logistici ed operativi per lo scarico delle acque nere si prescrive l'allaccio alla fognatura pubblica o in subordine la realizzazione di un adeguato impianto di trattamento.
19. Il Proponente provvederà a redigere il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandole con gli Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto Esecutivo, con i pareri dei suddetti Enti/Autorità, dovrà essere trasmesso al MATTM al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

Piano di Monitoraggio Ambientale

20. Il Proponente provvederà ad aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con le ARPA regionali, e stabilendo con loro – sia a livello procedurale che esecutivo – le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e

connesse, *ante operam*, corso d'opera (cantiere) e *post operam* (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:

- a) 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, si ritiene opportuno ricalibrare il monitoraggio relativo alla componente ambientale “**atmosfera**”, sia in fase ante-operam che di cantiere e post-operam.
- b) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente “**acque superficiali**”, con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal D. Lgs. 152/06 ss.mm.ii., definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti;
- c) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente “**acque sotterranee**”, prevedendo, in accordo con ARPA, il controllo di alcuni punti critici attraverso opportuni indicatori, come, ad Es., i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma
- d) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente “**suolo e sottosuolo**”, in particolare per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva;
- e) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente “**rumore e vibrazioni**”, per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi post-operam di esercizio. In relazione inoltre al rischio potenziale che il disturbo acustico generato dall'infrastruttura in esercizio o dalle attività realizzative possa determinare impatti sulle specie faunistiche più sensibili, le effettive implicazioni del disturbo acustico in termini di amplificazione dell'effetto barriera dell'infrastruttura dovranno essere verificate in corso d'opera e in fase di esercizio attraverso mirate operazioni di monitoraggio (con indagini sia dell'avifauna, sia sulla fauna terrestre), nelle aree in corrispondenza del passaggio dei corsi d'acqua. I risultati delle verifiche condotte permetteranno di valutare le possibili interferenze tra la linea ferroviaria e, qualora riscontrate, di avanzare ipotesi circa la rilevanza o meno del disturbo acustico per gli eventuali intervenenti di mitigazione.

Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi proposti dal Proponente nella documentazione integrativa presentata) dovranno essere concordati con le ARPA regionali e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e i loro esiti (ed ogni altra attività *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* ad essi correlata) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA.

21. Relativamente alla **componente atmosfera**, aggiornare prima dell'avvio del PMA, la caratterizzazione della qualità dell'aria e lo studio delle emissioni/impatti, relativamente alle attività di cantiere e a ciascuna attività legata al Fronte di Avanzamento Lavori, integrando gli inquinanti mancanti in modo da avere un allineamento con i futuri controlli riportati nel PMA a favore di un immediato confronto tra *ante operam*, corso d'opera e *post operam*.

Mitigazioni e Compensazioni

22. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, provvederà alla progettazione di dettaglio di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione.

La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con l'ARPA regionale e poi trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori

Cronoprogramma dei Lavori

23. Il Proponente in fase ante operam provvederà a trasmettere al MATTM per approvazione un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo.

CORSO D'OPERA – FASE DI REALIZZAZIONE:

Ente Vigilante: ARPA Regionale

24. Con riferimento alla prescrizione n°7 estendere, in accordo con ARPA, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.

POST OPERAM – FASE DI ESERCIZIO:

Ente Vigilante: ARPA Regionale

25. Con riferimento alla prescrizione n° 7 estendere le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di post operam per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPA.

La Società ITALFERR S.p.A. dovrà provvedere a trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione in riscontro alle prescrizioni sopra dettate ai fini delle verifiche da svolgersi nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006, in fase di progettazione esecutiva e in fase di costruzione dell'opera.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla notifica dell'atto.

Il Direttore Generale

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)