



Teu

51  
P

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. 2774 del 22 Giugno 2018

mf  
H

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><b>Variante ex art. 169 D.Lgs. n. 163/2006</b></p> <p><i>Itinerario Napoli Bari - 1° tratta</i>  <i>Variante alla linea Napoli-Cancello</i>  <i>Opera anticipata "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra</i></p> <p><i>Variante progettuale</i>  <i>"Strada poderale dei Cani"</i></p> <p><i>IDVIP 3996</i></p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><b>RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</b></p>

Handwritten notes on the right margin of the table area.

Handwritten signatures and initials 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 Esecutivo della Linea Ferroviaria "Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, Variante alla Linea Cancello-Napoli", sul Progetto Opera anticipata "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra. Variante progettuale "Strada poderale Ponte dei Cani", alla luce della nota trasmessa dalla Società RFI S.p.A. (di seguito il "Proponente"), prot. RFI-DIN-DIS.NB1A0011\P\2018\0000245 del 26.03.2018, acquisita al prot.7382/DVA del 27.03.2018, in cui il Proponente avanzava istanza relativa all'avvio della procedura di verifica varianti, art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016.

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 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 esecutivo 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 domanda per lo svolgimento della procedura di verifica varianti, art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, trasmessa con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB1A0011\P\2018\0000245 del 26.03.2018, acquisita al prot. DVA-2018-7382 del 27.03.2018,.

**PRESO ATTO** che con nota prot. DVA-2018-0008012 del 06/04/2018, acquisita in pari data al prot. CTVA-2018-0001337, la Direzione per le Valutazioni Ambientali comunicava alla CTVA l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità dell'istanza.

#### **VISTI**

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. e in particolare l'art.8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;
- il Decreto Legislativo 12/04/2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e ss.mm.ii. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27/06/1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 03/03/1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 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", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

## VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii., "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. 04/07/2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 04/08/2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 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;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

## PRESO ATTO che:

- con la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), 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 Cancello - Frasso Telesino".
- con la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina", si prevedeva in particolare:
  - **art. 1, comma 1**, la nomina dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., sostituito con decreto legge 30 dicembre 2015, n. 210 (convertito in legge 25 febbraio 2015, n. 21) dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (successivamente prorogato con l'art. 1 comma 1138 della Legge n°205 del 27/12/2017 al 31/12/2020), 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;
  - **art. 1, comma 10**, che ...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
- con l'Ordinanza del Commissario n°11 del 18/06/2015, relativa all' "Itinerario Napoli - Bari, 1° trat-

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

*ta: Variante alla linea Napoli - Cancello (CUP J61H9400000011) - Viabilità Gaudello", in cui si dispone l'approvazione con prescrizioni, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, del progetto definitivo della "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra, quale opera anticipata del progetto preliminare dell' "Itinerario Napoli - Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello" assentito con Delibera CIPE n. 2/2013 del 18 febbraio 2013, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.*

- con il Parere n° 1793 del 29/05/2015, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS ha approvato la “Relazione di ottemperanza” sul progetto “*Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, Variante alla Linea Cancello-Napoli*”, nella parte relativa alla “*Viabilità Gaudello*” circa l'esatto adempimento del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui all'Ordinanza Commissariale n°11 del 18/06/2015.;
- con il Parere n° 1861 del 01/09/2015, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS ha approvato, con prescrizioni, il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo ai sensi del D.M. 161/2012 sul progetto “*Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, Variante alla Linea Cancello-Napoli*”, nella parte relativa alla “*Viabilità Gaudello*” circa l'esatto adempimento del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui all'Ordinanza Commissariale n°11 del 18/06/2015.;

VISTA la nota prot. CTVA-2018-0001474 del 16/04/2018, con la quale il Presidente della Commissione VIA Speciale, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari per l'espletamento della Procedura;

VISTA la riunione convocata con nota CTVA-2018-0001563 del 26/04/2018, svoltasi presso il MATTM in data 11/05/2018 con i rappresentanti del Proponente;

VISTO il Parere n° 1967 del 15 gennaio 2016, positivo con prescrizioni, relativo alla Verifica di Attuazione di 1ª Fase, trasmesso con Determina Direttoriale con prot. DVA/18 del 27.01.2016;

VISTO il Parere n° 2361 del 7 aprile 2017, positivo con prescrizioni, relativo alla Verifica di Attuazione di 2ª Fase, trasmesso con Determina Direttoriale con prot. DVA/112 del 21/04/2017;

ESAMINATA E VALUTATA la documentazione tecnica presentata e composta dai seguenti elaborati:

- Relazione Tecnica
- Analisi ambientale comparativa PE - PE di Variante
- Corografia generale di progetto su ortofoto
- Planimetria di progetto con fasce di vincolo urbanistico
- Relazione e Planimetria BOE.pdf
- Planimetria di progetto - Planimetria di tracciamento - Profilo Longitudinale
- Planimetria segnaletica e barriere
- Sezioni Trasversali – n° 2 Tavole
- Sezioni tipo
- Relazione Tecnica Archeologia.pdf

PRESO ATTO delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente e consistente nella realizzazione della nuova viabilità ricadente lungo la tratta ferroviaria “Variante alla Linea Napoli-Cancello” di collegamento della SP 74 "Ponte dei Cani" con la SP 23 "Gaudello", in Comune di Acerra, permettendo così la chiusura dei due Passaggi a Livello esistenti alle progressive km 228+728 e km 229+530 presenti sulla attuale linea storica Cancello - Napoli, nel tratto terminale a Nord della variante ferroviaria.

### 3. GENERALITÀ

Il Raddoppio della tratta ferroviaria Cancello – 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.

Oggetto del progetto esecutivo è la realizzazione di una parte della viabilità Gaudello, ovvero del tratto ad Est compreso tra la SP 74 Ponte dei Cani e la ex SS 162 per una lunghezza di circa 1,1 km. , tale viabilità ex SS 162 è di gestione della Provincia di Napoli; mentre il tratto urbanizzato in cui si innesta la nuova viabilità è in gestione al Comune di Acerra. Nel progetto preliminare era prevista una sezione tipo F1 (Strada locale in ambito extraurbano) di cui al DM 5/11/2001 con due corsie da 3,50 m e banchine da 1,00 m (larghezza complessiva 9,00m), A seguito degli incontri con i tecnici della Provincia di Napoli la categoria della strada è stata invece prevista di tipo C2 (strada extraurbana secondaria) con corsie da 3,50 m e banchine da 1,25 (larghezza complessiva 9,50 m).

L'intervento si sviluppa su un terreno pressoché pianeggiante in rilevato basso e presenta uno sviluppo complessivo di circa 1125 m oltre le zone di incrocio, con una intersezione ad Est, mediante l'inserimento di una rotonda, con la SP 74 "Ponte dei Cani", mentre all'estremità a Ovest è prevista una intersezione temporanea a T con la ex SS 162, intersezione che verrà trasformata in rotonda a 4 rami nel progetto completo della Variante Cancellò.

Il tracciato, che si sviluppa all'interno delle fasce di vincolo urbanistico stabilite nel PP e sancite con l'approvazione del CIPE, è stato modificato rispetto al PP sia per l'inserimento della citata rotonda in corrispondenza della intersezione con la SP 74, sia per minimizzare l'impatto sul costruito. La realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistenti principali SP 74 "Ponte dei Cani" e la ex SS 162 in corrispondenza dei tratti terminali. Tuttavia solo la confluenza con la SP 74 "Ponte dei Cani" richiede fasi esecutive. Verrà realizzata la parte di rotonda non interferente con la attuale viabilità. Successivamente verrà deviato il traffico sulla parte di rotonda, rendendo provvisoriamente carrabile anche l'aiuola centrale già realizzata e quindi completata la parte di rotonda interferente con la SP. La tabella che segue riassume i dati planometrici principali dell'intervento:

Categoria della strada	Tipo C2 DM 5/11/2001
Categoria secondo il N.C.S.	Tipo "C" - Extraurbane Secondarie
Sviluppo	1125 m
Raggio planimetrico minimo	120 m
Pendenza longitudinale massima	0,5 %
Pendenza trasversale massima	7,00 %
Velocità di progetto minima	60 km/h
Velocità di progetto massima	100 km/h
Massima velocità amministrativa	90 km/h

La velocità di progetto condiziona sostanzialmente le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse stradale. La definizione dell'andamento altimetrico e planimetrico dell'asse stradale è stata basata, oltre che sulla necessità di assicurare costantemente l'equilibrio dinamico del veicolo con sufficiente margine di sicurezza, sulla necessità di garantire una sufficiente distanza di visibilità. Le verifiche relative alla geometria del tracciato sono state effettuate sulla base della DM 5.11.01 e sono risultate positive per una velocità di 60 km/h.

### 3.1. OPERE CIVILI

Non sono previste particolari opere civili per la realizzazione della nuova viabilità. E' prevista la realizzazione di 4 tombini circolari e la realizzazione della fondazioni dei corpi illuminanti. In fase di realizzazione potrà essere prevista la realizzazione di muretti di sottoscarpa per ridurre l'impronta a terra della viabilità in brevi tratti o per ampliare la carreggiata al fine di migliorare la visibilità degli accessi indietreggiando le barriere stradali.

### 3.2. CARATTERISTICHE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

#### 3.2.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGRAFICO

Dal punto di vista ambientale si premette che, nell'area in esame, non sussiste alcuna interferenza diretta tra i siti contaminati o potenzialmente contaminati, censiti ed ubicati nell'intorno del progetto, e le aree oggetto di intervento.

Dal punto di vista geologico, nel settore interessato dal progetto della Viabilità Gaudello, I terreni presenti nell'area in esame sono costituiti, in massima parte, dai prodotti vulcanici provenienti dal monte Somma Ve-

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

suvio e dai Campi Flegrei. I terreni piroclastici affioranti possono essere distinti in sabbie e ceneri flegree e vesuviane; le sabbie e ceneri flegree, alternate a pomici, lapilli e ceneri, sono associabili all'attività flegrea e a quella del monte Somma Vesuvio. Le sabbie e ceneri vesuviane, costituite in prevalenza da ceneri, sabbie e lapilli, sono attribuibili alla sola attività del monte Somma Vesuvio; si tratta, geologicamente parlando, di depositi molto giovani, non oltre i 30-35.000 anni fa.

In superficie, lungo il tracciato, affiorano essenzialmente i terreni appartenenti alle formazioni dei depositi piroclastici rimaneggiati (DI) e, quando questi sono elisi, affiora direttamente la sottostante formazione delle piroclastiti di età recente (Po).

Da un punto di vista geomorfologico l'area di studio interessata è costituita da un territorio pianeggiante, con una specifica configurazione morfologica che, per la sua scarsa acclività, oltre a garantire la stabilità dei depositi superficiali, scarsamente o per nulla litificati, non presenta fenomeni erosivi in evoluzione o potenzialmente pericolosi; le superfici sono ben drenate dal reticolo idrografico naturale e dalle opere di canalizzazione presenti (rete idrografica superficiale dei Regi Lagni nella parte nord-orientale e Fosso Volla nella parte meridionale).

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" (presenza legata alle attività estrattive del tufo vulcanico, come pietra da costruzione, e delle piroclastiti impiegate come malte nell'edilizia; non segnalate nel settore di Acerra.

### **3.3. CANTIERIZZAZIONE**

#### *3.3.1. PROGETTO AMBIENTALE DELLA CANTIERIZZAZIONE*

L'ubicazione del cantiere è stata studiata in funzione della sua localizzazione, dell'interferenza delle lavorazioni con i flussi di traffico locali, dell'eventuale presenza di ricettori sensibili e dell'inserimento ambientale e paesaggistico della cantierizzazione e delle opere di mitigazione temporanee da adottarsi in fase di realizzazione.

Per le lavorazioni di costruzione della viabilità anticipata della Variante Cancello è prevista l'installazione di un'unica area di cantiere, ubicata in comune di Acerra. Il cantiere, con una superficie di circa 5.800 mq, è posto in corrispondenza dell'allaccio della nuova viabilità con la SS 162, che costituisce l'arteria viaria di collegamento principale.

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.

## **4. ASPETTI AMBIENTALI E MITIGAZIONI**

#### *4.1.1. OPERE DI MITIGAZIONE (RUMORE E VIBRAZIONI)*

Per contrastare il superamento dei limiti di normativa e ricondurre i livelli di pressione sonora entro i limiti previsti dai vigenti strumenti di zonizzazione acustica comunale, in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti al rumore verranno installate delle barriere antirumore mobili di altezza pari a 5 m. La barriera sarà montata su apposito basamento in cls e sarà realizzata con pannelli monolitici in cemento.

Per particolari fasi di lavoro, o nel caso particolare si dovessero svolgere lavorazioni notturne, in cui si prevedono livelli sonori eccedenti i limiti di norma, si richiederà al Comune di competenza una deroga temporanea dai limiti normativi, come previsto dalla Legge Quadro, per la durata della fase lavorativa.

Sulla base dei risultati delle simulazioni acustiche effettuate, si prevede nella presente fase progettuale l'installazione di barriere antirumore di cantiere, la cui ubicazione (sono previsti 97 m di barriere con H=5 m), è prevista sui lati delle aree di cantiere e/o lavoro prospicienti i ricettori più prossimi.

#### *4.1.2. OPERE A VERDE E PAESAGGIO*

Per la progettazione delle opere di mitigazione a verde è stato preso come riferimento il Progetto Preliminare sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed autorizzato con Delibera CIPE n. 02/2013

del 18/02/2013 (pubblicata sulla G.U. del 27/07/2013) integrato con le prescrizioni ricevute in sede di approvazione dello stesso e di approvazione del Progetto Definitivo, nonché con le ulteriori ottimizzazioni progettuali scaturite dall'elaborazione del presente Progetto Esecutivo.

Nella redazione del documento si è fatto inoltre riferimento a quanto contenuto nel Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili - Parte II - Sezione 15 "Opere a Verde", e conseguentemente elaborate le proposte progettuali ritenute opportune per il migliore inserimento ambientale dell'opera stradale, che sostanzialmente comprendono interventi lungo la viabilità stradale ed interventi nelle aree intercluse.

#### 4.2. ASPETTI ARCHEOLOGICI

Già nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MiBACT, è stata eseguita una campagna di carotaggi geo/archeologici e una campagna di ricognizione archeologica di superficie, i cui esiti sono stati formalmente trasmessi da Italferr con nota prot. DT.AAA.0061498.13.U; sulla base delle risultanze archeologiche, la Soprintendenza, con nota prot. n. 17238, del 19/11/2014, ha formulato le prescrizioni relative ai sondaggi di scavo da eseguire nell'ambito delle opere anticipate. Il progetto delle indagini archeologiche è stato trasmesso e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 1007 del 26/01/2015.

Le indagini archeologiche sono state eseguite e, sulla base delle risultanze, il MIBACT ha richiesto, con nota prot. n. 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015, l'attivazione della fase 1b della Procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico. Le indagini di fase 1b sono attualmente in corso di esecuzione.

Nell'ambito della fase costruttiva è stato assicurato da parte dell'Affidatario che tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri) fossero seguiti costantemente da personale specializzato archeologico e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso delle attestazioni SOA per la categoria OS25, in maniera da identificare e salvaguardare eventuali reperti di interesse archeologico che fossero emerse nel corso delle attività di scavo, con l'eventuale necessità dell'avvio di ulteriori indagini archeologiche. Il personale archeologico e le ditte specializzate incaricate operano secondo le direttive della competente Soprintendenza.

#### 5. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

##### 5.1.1. PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

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 Gaudello si concentrerà sulle seguenti componenti:

- **Atmosfera** : controllo delle polveri sottili;
- **Suolo** : caratteristiche pedoclimatiche;
- **Rumore** : controllo emissioni in fase di cantiere e/o esercizio ed efficacia dei sistemi di mitigazione;
- **Vibrazioni** : controllo delle emissioni da attività di cantiere ed in fase di esercizio della Linea;

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è costituito dalla seguente documentazione:

- **Relazione** con la descrizione delle attività di monitoraggio da svolgersi nelle varie fasi (AO, CO e PO) e illustrazione delle specifiche per l'esecuzione del monitoraggio delle diverse componenti ambientali;
- **Planimetrie** in scala 1:2.000 per l'individuazione di tutti i punti di monitoraggio con indicazione delle componenti monitorate e delle fasi del monitoraggio.

#### 6. GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO

##### 6.1.1. GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA

La realizzazione delle opere in oggetto determina la produzione di circa 27.000 mc di materiali di scavo, di cui circa 17.000 mc in banco verranno gestiti come sottoprodotti ai sensi del D.M. 161/2012; i suddetti materiali saranno costituiti unicamente da terre e rocce da scavo e, in riferimento alle tecniche di scavo previste, saranno privi di componenti antropici e non necessiteranno di essere sottoposti ad alcun trattamento di normale pratica industriale per poter essere riutilizzati nell'ambito degli interventi.

Relativamente alla gestione dei materiali di scavo in qualità di sottoprodotti, il Piano di Utilizzo redatto ai

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



sensi del D.M. 161/2012 è stato approvato, con prescrizioni, con Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 1861 del 01/09/2015, trasmesso con Provvedimento Direttoriale prot. DVADEC-2015-324 del 16/09/2015.

In fase di esecuzione dei lavori l'Appaltatore, in qualità di produttore dei materiali di scavo nonché di Esecutore del Piano di Utilizzo (così come definito dal D.M. 161/2012), deve pertanto provvedere ad ottemperare alle prescrizioni impartite nel suddetto parere, con particolare riferimento a quelle strettamente attinenti alle specifiche opere da realizzare.

## **7. LA VARIANTE PROGETTUALE**

### **7.1. DEFINIZIONE E MOTIVAZIONE DELLA VARIANTE**

Nel corso della realizzazione dell'opera è emersa la necessità di prevedere accessi per i fondi privati antistanti la "Viabilità Gaudello" nell'area terminale del progetto, ossia in corrispondenza dello svincolo ad Est della nuova viabilità in corrispondenza della SP 74 Ponte dei Cani ; detta necessità comporta di apportare la modifica, in variante, alla Viabilità prevista dal progetto definitivo, approvato con l'Ordinanza n. 11/2015, consistente nella realizzazione di un tratto di Viabilità interpoderale denominata "Strada poderale Ponte dei Cani" atta a consentire l'accesso a tali fondi, per i quali risulterebbe inibito l'accesso a causa dell'impossibilità di immettersi direttamente sulla Viabilità provinciale in prossimità della prevista rotatoria per la risagomatura altimetrica prevista nel tratto di provinciale interessato.

La dimensione numerica (una ventina di accessi privati, vista la particolare frammentazione delle particelle interessate) del problema ha suggerito l'adozione della Variante summenzionata, inserita a lato del tratto di Provinciale SP74 Ponte dei Cani, totalmente ricompresa all'interno del corridoio urbanistico individuato con l'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con Delibera n. 2/2013, sulla quale ricucire tutti i suddetti accessi per ricondurli ad un unico punto di riferimento.

L'approvazione del progetto di variante sarà preceduto dall'avviso di avvio del procedimento volto al conseguente necessario adeguamento del piano di espropri a suo tempo approvato con l'Ordinanza n. 11/2015 e, pertanto, acquisirà efficacia la pubblica utilità dichiarata ex lege ai sensi del comma 3 dell'art. 1 del decreto legge 133/2014 anche nei confronti dei proprietari delle nuove aree interessate dal progetto di variante.

### **7.2. IL PROGETTO DI VARIANTE**

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuova viabilità agricola che ha inizio dalla SP74 Ponte dei Cani e si sviluppa per circa 236 m con andamento pressoché parallelo a quest'ultima, con lo scopo di garantire l'accesso ai fondi agricoli confinanti con la strada provinciale, posti in prossimità del tratto dove è stata prevista in progetto la nuova rotatoria, il cui accesso diretto alla SP risulterebbe impedito dalla presenza di barriere stradali previste in progetto e dalla presenza della stessa rotatoria. L'asse del nuovo accesso, ortogonale alla SP, è posto a circa 130 m dalla circonferenza esterna della nuova rotatoria prevista in progetto.

La nuova viabilità si configura come strada a destinazione particolare ai sensi dell'art. 3.5 del DM 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (strada agricola in ambito extraurbano) e si sviluppa interamente all'interno del corridoio urbanistico definito in sede di approvazione della Variante Cancello.

La sezione stradale corrente della nuova strada presenta una larghezza pavimentata pari a 4 m, strato di fondazione di 20 cm e strato superiore di 4 cm di conglomerato semiaperto. Analogamente alle altre viabilità poderali dell'intervento, è previsto uno scotico di 50 cm ed una ulteriore bonifica di 40 cm per eliminare il terreno vegetale presente.

Da quota - 90 cm all'intradosso della fondazione della pavimentazione è prevista la posa in opera di terreno da rilevato stradale. Le caratteristiche drenanti della pavimentazione consentono di realizzare la stessa a piano campagna seguendo l'andamento del terreno senza prevedere opere di smaltimento idraulico.

Altimetricamente si sviluppa assecondando l'andamento del piano campagna attuale. Nel tratto iniziale si raccorda longitudinalmente alla pendenza trasversale della strada provinciale. In prossimità dell'immissione sulla SP si prevede un allargamento della viabilità per consentire l'ingresso e l'uscita contemporanei di due mezzi. In tale tratto iniziale di circa 40 m, per evitare l'immissione in strada di detriti terrosi da parte dei



mezzi agricoli che utilizzeranno la nuova strada, è prevista la pavimentazione stradale bituminosa.

È prevista la bonifica BOE sia superficiale che profonda.

### 7.2.1. BILANCIO MATERIALI

Il bilancio materiali relativo alla variante presenta i seguenti quantitativi:

<b>Produzione Materiali</b>	<b>Quantità (m3)</b>
Scavo di sbancamento in terreni di qualsiasi natura e consistenza ad esclusione dei materiali litoidi	1281,61
Scavo a sezione obbligatoria (come voce precedente) fino a max di 2 m di profondità	14,63
Totali	1296,23
<b>Fabbisogno per realizzazione piattaforma stradale e</b>	<b>Quantità (m3)</b>
Per Rilevati stradali, provenienti da cave di prestito	1115,50
Piattaforma del corpo stradale, provenienti da cave di prestito	79,20
Sottofondazione stradale (strato di 20 cm di sabbia di cava o di fiume o di altri elementi lapidei)	52,80
Fornitura e posa in opera di terreno vegetale per scarpate	29,16
Totali	1276,70

### 7.2.2. COMPATIBILITÀ DEI VINCOLI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI

Nell'ambito dello studio degli interventi di realizzazione della nuova viabilità Gaudello, si è proceduto ad una verifica di compatibilità del sistema dei vincoli attraverso la consultazione di strumenti di pianificazione territoriale operanti nelle aree di indagine e di banche dati legate a sistemi informativi territoriali e legate a sistemi informativi territoriali validati e gestiti da Enti ed Amministrazioni. Le fonti analizzate sono:

- *Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali*: a una banca dati a riferimento geografico su scala nazionale, oggi ricomprese nel D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" art. 136 e 142;
- *Portale Cartografico Nazionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*: attraverso tale strumento è stato possibile verificare la possibile interferenza delle zone di indagine con: Aree Naturali Protette, Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Zone di Protezione Speciale (ZPS);
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli*: aggiornamento alla Deliberazione della Giunta Provinciale n. 483 del 19 luglio 2013.

Le ricerche effettuate consentono di poter concludere che la realizzazione degli interventi di progetto non determina nessuna interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici ed ambientali e pertanto non è necessario acquisire il nulla osta paesaggistico per le nuove realizzazioni.

Per quanto riguarda il Piano Urbanistico Comunale, l'intervento in progetto ricade in zone agricole caratterizzate dalla presenza di colture estensive. Anche in tal caso, non si presentano incoerenze con gli usi previsti dallo strumento urbanistico comunale.

Per quanto riguarda le verifiche circa ulteriori impatti territoriali rispetto a quanto già analizzato nel PE si evidenzia una limitata fascia di esproprio e relativo consumo di suolo.

Per quanto riguarda la cantierizzazione nessuna ulteriore area verrà interessata dall'intervento di variante e non verranno interessati ulteriori ricettori e/o elementi sensibili. Nulla varia per quanto riguarda la gestione dei materiali da scavo. Sull'area non insistono vincoli di natura ambientale e paesaggistica.

### 7.3. ATTIVITÀ ARCHEOLOGICHE

Come già accennato in precedenza, sulla base delle risultanze delle indagini di fase 1<sup>a</sup> il MIBACT sin dal 02/04/2015 autorizzò le opere e, successivamente, con nota prot. n. 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015 richiese l'attivazione della fase 1b della Procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico.

In occasione dell'esecuzione delle indagini, i ritrovamenti effettuati tra le p.k. 0+270 e 0+445, pertinenti ad un'importante frequentazione dell'area databile dall'età del bronzo alla tarda antichità, portarono la Soprintendenza Archeologia della Campania ad esprimere parere favorevole all'opera, con nota prot. 2\_03567 del 5/06/2015, prescrivendo però ulteriori ampliamenti per le aree suddette, con nota prot. 0014353 del 24/09/2015, con assistenza archeologica, per la progettazione esecutiva, ai movimenti terra in fase costruttiva.

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

va, al fine di identificare e salvaguardare eventuali ulteriori rinvenimenti di interesse archeologico.

Le lavorazioni di realizzazione della nuova viabilità, effettuate sotto la costante assistenza di un archeologo, hanno avuto inizio nel Febbraio 2016, con le prime attività di Bonifica Ordigni Esplosivi. Le attività hanno interessato il tracciato dell'opera con esclusione delle aree in cui erano ancora in corso le indagini archeologiche. Nel contempo le attività di scavo archeologico, effettuate a più riprese, hanno avuto termine nel maggio del 2017, ad esclusione delle aree ancora interessate dalle indagini archeologiche.

#### CONCLUSIONI

Per quanto concerne la campagna di survey condotta in fase di studio archeologico, le tre UU.RR. in cui ricade la progettazione della presente Variante sono risultate inaccessibili a causa delle coltivazioni in avanzato stato di crescita e della presenza di recinzioni (UU.RR. 22, 24, 25). Nella successiva fase di indagini archeologiche di fase 1a, è stato inoltre realizzato il saggio denominato AC3\_99, posto nelle immediate vicinanze dell'area di progetto della Variante.

Il saggio, di dimensioni 20 x 4 m, non ha restituito tracce di frequentazione antropica relativamente agli strati riferibili alle eruzioni di Agnano-Monte Spina e delle cd. "Pomici di Avellino". Pertanto l'area in oggetto sembra non presentare connessioni con i ritrovamenti di particolare rilievo posti in corrispondenza dei succitati saggi AC3\_970-990.

Le prime attestazioni, che testimoniano destinazione d'uso ed tipo di frequentazione dell'area, sono databili all'età tardoantica, e sono relative sostanzialmente a sole attività agricole.

#### **8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

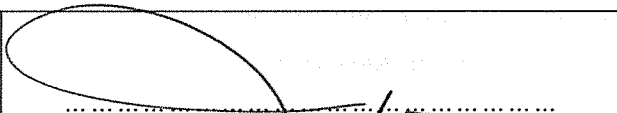
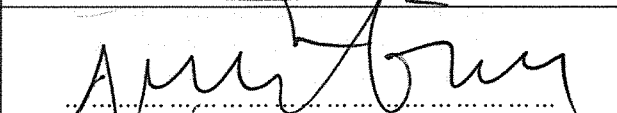
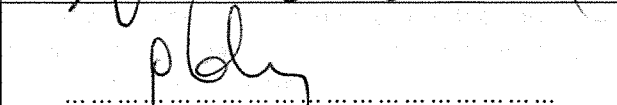
Esaminate e verificate le documentazioni progettuali si conclude che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato con Ordinanza n. 11 /2015, non richiedendo l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi, necessitando, per la qualità dei luoghi in cui si svolgeranno i lavori, solo dell'applicazione di procedure di salvaguardia adeguate e di misure di monitoraggio archeologico da prevedere in fase di esecuzione.

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




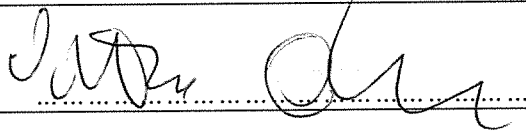
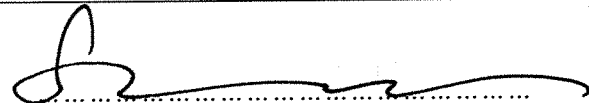
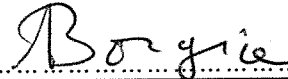


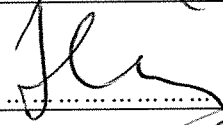
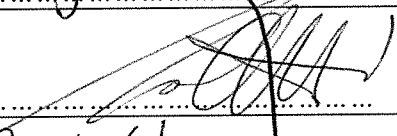
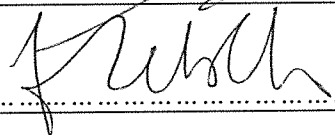
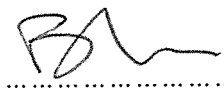
**ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006,**


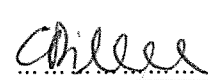

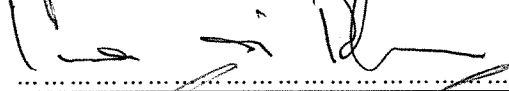
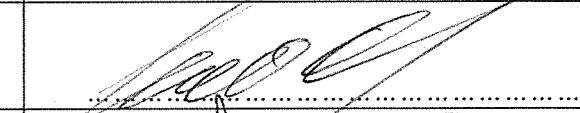
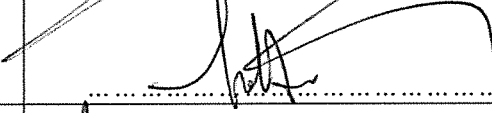
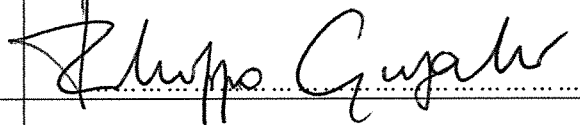
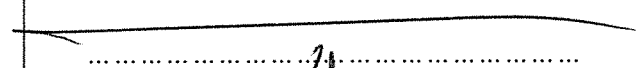
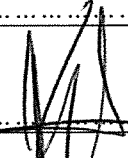
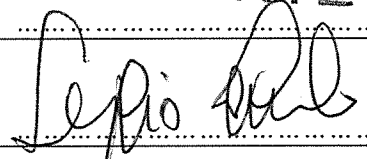
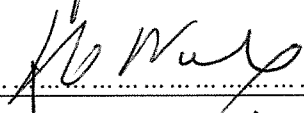
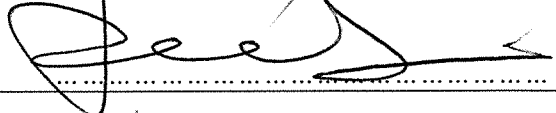

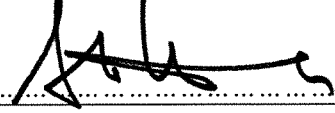
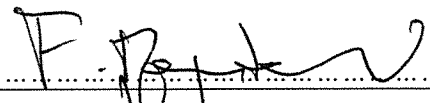
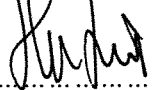
che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto " *Itinerario Napoli Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello. Opera anticipata "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra. Variante progettuale "Strada poderale dei Cani"*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	


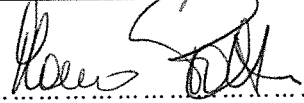
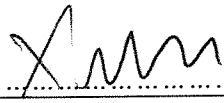
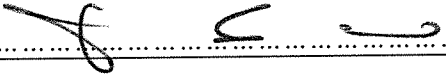

Itinerario Napoli Bari, 1° tratta : Variante alla linea Napoli-Cancello. Opera anticipata "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra.  
Variante progettuale "Strada poderale dei Cani".

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	

Itinerario Napoli Bari, 1° tratta : Variante alla linea Napoli-Cancello. Opera anticipata "Viabilità Gaudello" in Comune di Acerra.  
Variante progettuale "Strada poderale dei Cani".

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
<u>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</u>	
Ing. Roberto Viviani	