



5.1

O

EU

[Handwritten signature]

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. 2838 del 14 settembre 2018

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

Progetto:	<p align="center"><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006</i></p> <p align="center"><i>Asse ferroviario Napoli-Bari</i></p> <p align="center"><i>Itinerario Napoli-Bari</i></p> <p align="center"><i>1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello.</i></p> <p align="center"><i>Prescrizioni n° 8-9-11-16-17-18-19-22-23-26-28</i></p> <p align="center"><i>Allegato 1</i></p> <p align="center"><i>Ordinanza del Commissario n. 21 del 16 maggio 2016</i></p> <p align="center"><i>Progetto Esecutivo</i></p> <p>IDVIP 4148</p>
Proponente:	<p align="center">RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</p>

[Large handwritten notes and signatures 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 "Asse ferroviario Napoli-Bari. Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello. Progetto Esecutivo delle prescrizioni nn. 8-9-11-16-17-18-19-22-23-26-28 di cui all'Allegato 1 della Ordinanza del Commissario n. 21 del 16 maggio 2016", alla luce della nota trasmessa dalla Società RFI S.p.A. (di seguito il "Proponente"), prot. RFI-DIN-DIS.NBA0011P20180000551 del 26.06.2018, acquisita al prot. DVA-2018-0015241 del 03/07/2018, 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 Procedura è stato compreso, in data 12 settembre 2014, fra quelli indicati all'art.1, del D.L. n°133/2014 "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo-Catania-Messina".

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.NBA0011P20180000551 del 26/06/2018, acquisita al prot. DVA-2018-0015241 del 03/07/2018.

PRESO ATTO che con nota prot. DVA-2018-0015811 del 09/07/2018, acquisita al prot. CTVA-2018-0002540 del 10/07/2018, 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;
- con il Parere n°452 del 25/05/2010, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto "Itinerario Napoli - Bari, 1a tratta: Variante alla linea Napoli – Cancello";
- con la Delibera n°2/2013 del 18/02/2013 il CIPE approvava, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della "Variante alla linea Napoli – Cancello" ad esclusione del tratto compreso tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del DPR n. 327 del 08/06/2001 e s.m.i., ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con il Parere n° 2014 del 04/03/2016, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale –

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

VIA/VAS ha approvato, con prescrizioni, la "Relazione di ottemperanza" sul progetto "Itinerario Napoli - Bari, 1a tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello", circa l'esatto adempimento del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui al Parere n°452 del 25/10/2010.;

- con il Parere n° 1995 del 19/02/2016, 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, 1a tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello";
- con l'Ordinanza n°21 del 19/05/2016 il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1, Lg 11/11/2014 n°164 e s.m.i., dell'art. 166 e dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., e degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., con prescrizioni, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della "Itinerario Napoli - Bari, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello", comprensivo della variante di tracciato tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599 in Comune di Afragola.

VISTA la nota prot. CTVA-2018-0002656 del 17/07/2018, 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-2018-0002737 del 20/07/2018, svoltasi presso il MATTM in data 3/08/2018 con i rappresentanti del Proponente;

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

- Analisi Ambientale comparativa tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo
- Analisi Archeologica comparativa tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo
- Analisi Archeologica comparativa tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo - Tavola 1-8
- RI04 - Rilevato Stazione di ACERRA da KM 10+527,60 a KM 11+858,76
 - Viabilità n° 4 (Viabilità parallela al Raccordo industriale FIAT)
 - Viabilità n° 7 (KM 11+325)
 - Viabilità n° 8
- RI04BIS – Raccordo Industriale di ACERRA
 - Viabilità n° 9 (Viabilità di ricucitura)
- NV01 (Nuova Viabilità) Stazione CASALNUOVO
 - Viabilità Fermata CASALNUOVO - Tratto C - Corpo stradale
 - Rotatoria
 - Viabilità Fermata CASALNUOVO - Tratto D - Corpo stradale
 - NV06 - Nuova Viabilità Tipo F - Ramo di via Gaudello
- NV09 (Nuova Viabilità) - Adeguamento Viabilità esistente Via Spiniello KM 11+574
- Viadotti in Interferenze
 - IV01 - Viabilità Fermata CASALNUOVO Tratto B
 - Cavalcaferrovia Linea Circumvesuviana Esistente
 - SL02 - Opera di scavalco Circumvesuviana KM 11+007,90
 - SL03 - Sottovia Via Spiniello KM 11+643,57
 - SL08 - Sottopasso pedonale KM 8+551,89
 - SL09 - Sottopasso pedonale KM 8+853,44
 - SL10 - Sottopasso pedonale KM 9+203,95
 - SL11 - Sottopasso pedonale KM 9+504,00
- FA - Fabbricati FA06 - Fabbricato Tecnologico al KM 14+242,11
- Opere Civili
- Espropri
 - 2018-09-04 - Prt.CTVA 0003196 (Integrazione)

VISTA la nota integrativa inviata dal Proponente, acquisita con Prot. CTVA-2018-0003196 del 04/09/2018, a valle della Riunione del 03/08/2018;

PRESO ATTO delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente relativo alla Linea Ferroviaria "Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, Variante alla Linea Cancello-

Napoli", opera che, con una estensione di circa 15,5 Km., interessa il primo tratto della direttrice Napoli - Bari, attraversando il territorio dei Comuni di Casoria, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra, tutti compresi all'interno della Città metropolitana di Napoli, a partire dal km 241+727 e fino al km 229+530 della linea storica. Il limite di batteria lato Sud si colloca nel comune di Casoria, in località Lufrano, con allaccio alla Cassino storica dal lato ovest; il limite lato Nord si allaccia pochi chilometri a sud della stazione di Cancellino in località Gaudello, affiancandosi alla linea storica. La variante è a doppio binario con interasse tra gli stessi pari a 4 m.

ESAMINATI gli aspetti Tecnico-Ambientali che qui si riassumono:

3. GENERALITÀ

Il Raddoppio della tratta ferroviaria Cancellino - 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.

Nei primi 5 km circa, lato sud, la variante percorre il corridoio infrastrutturale della tratta AV Roma Napoli, impegnando tratti di opere e di sede già realizzati nell'ambito della citata tratta AV.

Il Progetto prevede, lungo il tracciato, la realizzazione della nuova stazione di Acerra e di due nuove fermate per i servizi metropolitani: Casalnuovo (prevista in galleria artificiale) e Centro Commerciale (prevista in viadotto). La Fermata di Casalnuovo e le Stazioni di Afragola ed Acerra si configurano come nodi di interscambio tra la Linea Cancellino-Napoli e la ferrovia Circumvesuviana. In progetto anche un breve tratto di linea a semplice binario di lunghezza m 960 circa per il collegamento del vecchio raccordo ferroviario della zona industriale (zona che comprende anche gli stabilimenti FCA) al fascio di presa e di consegna.

Il nuovo assetto prevede la soppressione di due PL esistenti, ai km 229+530 e km 229+728, ubicati in prossimità del punto di attacco alla linea storica lato Nord località Gaudello.

La variante, che interessa il primo tratto della direttrice Napoli - Bari, si configura come una delle azioni maggiormente strategiche per il riassetto complessivo dei collegamenti metropolitani, regionali e lunga percorrenza in previsione del potenziamento dell'intero itinerario. L'opera in esame, infatti, permette la connessione della linea Napoli-Cancellino alla nuova stazione di Napoli Afragola; stazione, questa, destinata a divenire la stazione d'interscambio passeggeri tra i servizi regionali e quelli AV, incrementando, così, l'accessibilità complessiva al trasporto ferroviario nel nodo di Napoli.

3.1. OPERE D'ARTE

Per ciò che riguarda le opere d'arte principali, il progetto prevede, lungo il tracciato, due Gallerie Artificiali (di cui una in parte già realizzata nell'ambito dei lavori per La AV):

- La Galleria Casalnuovo, che si sviluppa per 2508.50 m, dalla pk 0+550.00 fino alla pk 2+860.22, attraversando i comuni di Casoria, Casalnuovo e Afragola. All'interno della Galleria è prevista, tra le progr. 2+450 e 2+850, la fermata Casalnuovo;
- La Galleria S. Chiara, che ha una lunghezza di circa 150m fino al Km 3+013.31 (imbocco galleria S. Chiara). L'opera è stata in parte già eseguita nell'appalto A.V. Restano ancora da realizzare l'armamento e le tecnologie ed effettuare la demolizione e ricostruzione dei marciapiedi.

È inoltre prevista la realizzazione delle seguenti quattro opere d'arte all'aperto:

Opere	Inizio Progr. (km)	Fine Progr. (km)	L totale (m)
Viadotto VI01	6+650.00	8+486.82	1836,82
Viadotto VI02	9+531.94	10+527.60	995,66
Viadotto VI03	11+971.51	12+552.23	580,72
Viadotto VI04	13+200.60	13+579.83	379,23

3.2. VARIAZIONI PROGETTUALI

Le modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo ritenute potenzialmente significative dal punto di vista ambientale, ovvero in grado di determinare possibili variazioni al quadro degli impatti attesi con il Progetto Definitivo, sono state introdotte in ottemperanza alle prescrizioni contenute nell'Ordinanza n.21 16/5/2016 (esattamente le Prescrizioni n° 8, 9, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 26, 28), riguardano alcune ottimizzazioni progettuali finalizzate in parte a migliorare l'inserimento ambientale e paesaggistico degli interventi, in parte a limitare le interferenze del progetto con il sistema funzionale e delle relazioni locali.

Considerato l'obiettivo di analizzare l'esito ambientale delle modifiche progettuali comparando le soluzioni in essere con quelle elaborate per il Progetto Definitivo, esse sono state articolate tenendo conto del "contesto progettuale" in cui esse ricadono. A tal fine sono stati individuati 7 ambiti progettuali interessati da modifica ("contesti di analisi") classificati da A ad G. Le analisi, riferite ad ognuno dei sette contesti interessati dalle modifiche ambientali, sono state effettuate (e articolate) per componenti ambientali, considerando unicamente le componenti per le quali, in ragione della natura ed entità delle modifiche progettuali apportate con il definitivo, sia da ritenersi cautelativamente possibile un'alterazione negativa del quadro degli impatti valutati per il Progetto Definitivo approvato. Se per alcuni contesti di analisi, in ragione della limitata sensibilità specifica delle aree coinvolte, della scarsa significatività delle variazioni apportate o del fatto che le modifiche apportate siano risultate palesemente migliorative, non sono state individuate componenti ambientali potenzialmente interessate da variazioni negative dell'impatto.

In base al suddetto criterio le componenti/tematiche considerate nello studio sono state le seguenti:

- Sistema dei vincoli paesaggistici
- Paesaggio
- Suolo
- Acque Superficiali.

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, si è:

- stimata la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate;
- Individuate e analizzate, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente delle modifiche con quelle associate alla configurazione del Definitivo.

3.3. CARATTERISTICHE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

3.3.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGRAFICO

Il tracciato del progetto definitivo della Variante ferroviaria Cancello-Napoli è localizzato in un'area situata a circa 7÷15 km a nord-est di Napoli, all'interno della "Piana di Acerra" a pochissimi chilometri dalle pendici nord-occidentali dell'apparato vulcanico Monte Somma - Vesuvio.

Si sviluppa interessando i territori comunali di Afragola e Casalnuovo di Napoli, per un primo terzo a partire da sud, lambendo marginalmente il fianco destro della piana del fiume Sebeto, e successivamente per il restante sviluppo, verso nord-est, attraversando il territorio comunale di Acerra ed in particolare l'area solcata dalla bonifica dei "Regi Lagni".

Dal punto di vista Geologico le caratteristiche litologico-stratigrafiche, definite dalle stratigrafie dei sondaggi geognostici eseguiti negli ambiti dei Progetti Preliminare e Definitivo, hanno evidenziato le successioni piroclastiche nell'area di studio, in accordo con l'assetto geologico generale della Piana Campana, mostrando, procedendo dall'alto verso il basso, il seguente assetto stratigrafico:

- Terreni di riporto (**Ri**)
- Depositi piroclastici rimaneggiati (**DI**) (Olocene storico e recente)
- Prodotti piroclastici di età recente (**Po**) (Olocene storico e recente)
- Ignimbrite Campana (**Ic**) (Pleistocene superiore)
- Piroclastiti di base (**Pb**) (Pleistocene superiore)

Dal punto di vista geomorfologico l'area interessata dal progetto ha un assetto pianeggiante con quote medie che oscillano fra 20÷22 m s.l.m. e i 28÷30 m s.l.m., in un contesto regolare ed uniforme, con superfici sub-pianeggianti e pendenze che non superano l'1÷2%.

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 che diffusi e le superfici risultano 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).

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, in gran parte a pelo libero, risulti a grande scala un unico corpo idrico, come d'altronde testimoniato anche dai livelli piezometrici concordanti in pozzi drenanti a diverse profondità. Il reticolo idrografico presente è di tipo radiale esoreico ed è completamente incanalato artificialmente nel sistema dei Regi Lagni.

I dati derivanti dalle indagini eseguite (prove di permeabilità in foro) in fase progettuale hanno permesso di distinguere nell'area interessata dall'intera tratta i seguenti complessi idrogeologici:

- **Idr-1:** depositi piroclastici rimaneggiati, depositi limnoproclastici, terre nere palustri, torbiere;
- **Idr-2:** depositi piroclastici recenti e piroclastiti di base, di origine flegrea e vesuviana con lapilli indifferenziati, ceneri, pomice chiare e tufi in facies cineritica pomice sciolti;
- **Idr-3:** ignimbrite campana/tufo grigio;
- **Idr-3a:** parte alterata e fratturata dell'ignimbrite campana/tufo grigio (regolite).

La permeabilità per i complessi idrogeologici 1 e 2 è per porosità, nel complesso idrogeologico 3 essenzialmente per fratturazione mentre nel complesso 3a può essere di tipo misto (per porosità e/o fratturazione). Dal punto di vista areale affiorano solo i complessi idrogeologici 1 e 2.

CARATTERIZZAZIONE SISMICA.

Lungo il tracciato, i valori delle velocità delle onde di taglio identificano terreni sia di tipo B, che tipo C.

3.4. CANTIERIZZAZIONE

Ai fini della realizzazione delle opere in progetto, sarà implementato un sistema di cantierizzazione che prevede l'installazione un certo numero di aree di cantiere che sono state individuate sulla base dei seguenti requisiti ed esigenze:

- scarso valore, sia dal punto di vista ambientale, sia antropico: tale criterio ha condotto in particolare all'individuazione di alcune aree dismesse o residuali, caratterizzate da situazioni di abbandono;
- scarsa sensibilità rispetto agli inevitabili impatti su popolazione e tessuto urbano;
- necessità di realizzare i lavori in tempi ristretti, al fine di ridurre le interferenze con l'esercizio delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie ed i costi di realizzazione;
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine agli svincoli degli assi viari principali.

Dal punto di vista dell'organizzazione, il sistema di cantierizzazione è strutturato su due lotti distribuiti, rispettivamente, sul lato Nord e sul lato Sud del tracciato ferroviario da realizzare. Ciascuna delle due tratte ha un proprio campo base e dei cantieri operativi di riferimento. I cantieri di armamento risultano invece comuni ad entrambe le tratte e posizionati all'estremo settentrionale del tracciato di progetto.

3.5. ASPETTI AMBIENTALI E MITIGAZIONI DI PE

3.5.1. 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, in PE è prevista l'installazione di barriere anti-rumore 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.

3.5.2. 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 Progetto Esecutivo, con riferimento a quanto contenuto nel Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili - Parte II - Sezione 15 "Opere a Verde".

3.6. 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 previsto che l'Affidatario provvederà a che tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri) siano 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.

4. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

4.1.1. 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;

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

5.1.1. 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 sensi del D.M. 161/2012 è stato approvato, con prescrizioni, con Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale -VIA/VAS del MATTM n. 1995 del 19/02/2016.

6. LA VARIANTE PROGETTUALE

6.1. DEFINIZIONE E MOTIVAZIONE DELLA VARIANTE

Con Ordinanza n. 21 del 16 maggio 2016, il Commissario ha approvato, con prescrizioni, il Progetto Definitivo della tratta "Napoli-Bari - 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello". Al punto 7 del dispositivo della suddetta Ordinanza a riportato 'Il progetto esecutivo delle opere di cui alle prescrizioni riportate con carattere corsivo nell'allegato 1 e riprodotte graficamente nelle tavole facenti parte dell'Allegato 1, redatto dall'Impresa appaltatrice sarà sottoposto, a cura di RFI S.p.A., previa verifica della sussistenza di tutti e tre i requisiti previsti dall'art. 169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006 a s.m.i., alla procedura di cui all'art. 169, commi 4 e 6, del citato decreto per le successive valutazioni di competenza delle Amministrazioni interessate e conseguente possibilità di diretta approvazione a cura di RFI S.p.A. medesima.'

In particolare le prescrizioni, di cui all'Ordinanza, contraddistinte con i nn. 8-9-11-16-17-18-19-22-23-26 e 28 dell'Allegato 1 alla stessa, sono quelle oggetto delle Varianti al Progetto Esecutivo di cui si chiede l'esame per le finalità previste dal comma 4 dell'Art. 169 del D.Lgs. 163/2016 e s.m.i.;

6.2. IL PROGETTO DI VARIANTE

Le modifiche progettuali sono state considerate e valutate all'interno di 7 diversi Ambiti ("contesti di analisi"), denominati con le prime sette lettere dell'alfabeto (da A a G). I contesti di variante definiti ed analizzati sono sintetizzati nella seguente tabella:

Contesto di Analisi	Tratta
1 Contesto A	Viabilità Stazione Casalnuovo - Tratto B
2 Contesto B	Tratto da Progr. 2+450 a Progr. 2+850
3 Contesto C	Tratto da Progr. 8+500 a Progr. 9+519
4 Contesto D	Tratto da Progr. 9+900 a 11+200
5 Contesto E	Tratto da Progr. 11+250 a Progr. 11+800
6 Contesto F	Tratto da Progr. 14+000 a Progr 14+500
7 Contesto G	Tratto da Progr. 15+100 a Progr 15+585

6.2.1. CONTESTO A - VIABILITÀ STAZIONE CASALNUOVO - TRATTO B

La modifica interessa il sistema di interventi sulla viabilità (esterni al tracciato ferroviario in progetto) atto a garantire il collegamento della rete stradale esistente con la nuova Stazione di Casalnuovo. Nello specifico la variazione progettuale in esame attiene al tratto di nuova realizzazione che collegherà via Cardinale Ascalesi e la futura viabilità prevista su sedime ferroviario.

La variazione progettuale introdotta con il Progetto Esecutivo è limitata all'ampliamento in sezione dell'opera di scavalco prevista lungo la viabilità, il cui impalcato è stato ampliato di circa 3 metri. Per ciò che concerne l'organizzazione della sede stradale; L'attuale soluzione prevede, rispetto all'assetto del Definitivo, l'aggiunta di una pista dedicata alla percorrenza ciclabile di una larghezza pari a 2,5 m, senza ampliamento dell'ingombro a terra dell'opera.

6.2.2. CONTESTO B - TRATTO DA PROGR. 2+450 A PROGR. 2+850

Le due modifiche intervenute in tale ambito sono poste in corrispondenza della nuova fermata Casalnuovo; fermata, questa, prevista all'interno della galleria artificiale a doppia canna realizzata per la risoluzione dell'interferenza della nuova infrastruttura ferroviaria con l'Autostrada A16 (Napoli - Bari).

Le variazioni intervengono sull'assetto viario previsto in relazione all'inserimento della nuova fermata e riguardano:

- l'introduzione di una rotatoria lungo la nuova viabilità prevista al fine di collegare la SP527 e la viabilità di raccordo alla Stazione;
- La modifica del progetto di rifacimento della viabilità NV01D che, per come sviluppato nel Progetto Definitivo, avrebbe dovuto collegare la viabilità di raccordo alla Stazione a Via San Marco, che sarà, invece, limitato al tratto che si sviluppa dalla Stazione a via Serracchione.

6.2.3. CONTESTO C - TRATTO DA PROGR. 8+500 A PROGR. 9+519

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

Il tracciato ferroviario oggetto di modifica si sviluppa tra in rilevato alto (RI03 - tra i viadotti VI01 e VI02) parallelamente ai Regi Lagni. Nel tratto è previsto, tra le progressive 8+923 e 9+518, la realizzazione, lato canale (SX), la realizzazione di un muro di sostegno a tutta altezza.

Le variazioni apportate in fase esecutiva consistono nell'Inserimento, lungo il tratto ferroviario disposto in affiancamento ai "Regi Lagni", di quattro scatolari con forma esterna ad arco e rivestiti in tufo. Dei quattro nuovi scatolari, due, quelli posti in prossimità delle spalle del VI01 e VI02, sono di dimensione maggiore. Di dimensione inferiori risultano essere quelli alle progressive 8+850 e 9+200.

6.2.4. CONTESTO D - TRATTO DA PROGR. 9+900 A 11+200

Le modifiche che riguardano il sistema della viabilità coinvolto dalle nuove opere ferroviarie, in un ambito posto in corrispondenza della Futura Stazione di Acerra. Tale ambito è interessato oltre che dal nuovo tracciato ferroviario e dalla stazione, dal raccordo Industriale FIAT e dal nuovo tratto stradale previsto per collegare Via Armando Diaz, Via Fondola e la SS162 con le aree di pertinenza della Stazione di Acerra.

Le modifiche progettuali riguardano tre nuovi tratti di viabilità locale di ricucitura. I tre tratti si configurano come prolungamenti di viabilità già previste nel progetto definitivo. Di questi uno impone l'introduzione di un sottovia carrabile in adiacenza al tracciato della Circumvesuviana che alla progr. 11+013 attraversa, in galleria artificiale la nuova infrastruttura ferroviaria. Per risolvere la doppia interferenza l'opera di scavalco (ad una campata di 22 m) originariamente prevista nel PD-CdS, nel Progetto esecutivo è stata sostituita con un viadotto a due campate da 22,9 m, per una luce complessiva di circa 50 m. Gli interventi hanno inoltre l'obiettivo di:

- Permettere la riconnessione dei fondi agricoli in zona Rotonda Fondala con la viabilità di progetto;
- Garantire l'accessibilità ad alcuni lotti altrimenti interclusi;

6.2.5. CONTESTO E - TRATTO DA PROGR. 11+250 A PROGR. 11+800

Le variazioni riguardano due viabilità in progetto poste in corrispondenza dell'intersezione tra la nuova linea, che corre in rilevato, e la Strada Provinciale SP421 (Via Spiniello) nel Comune di Acerra. Gli interventi già previsti nel Progetto Definitivo, hanno come obiettivo la risoluzione dell'interferenza prodotta dal nuovo tracciato ferroviario sul sistema della viabilità. Tali interventi consistono nella realizzazione di:

- una variante locale alla SP421 (NV09), per l'attraversamento, in sottopasso, della linea ferroviaria;
- una nuova viabilità interpodereale di ricucitura, prevista, in aderenza alla variante ferroviaria, per collegare via Spiniello alla viabilità podereale posta a sud del tracciato.

Le modifiche intervenute nel Progetto Esecutivo hanno riguardato in particolare:

- la ridefinizione plano-altimetrica della variante alla SP421 prevedendo la riduzione, in corrispondenza del sottopasso, dell'approfondimento del piano stradale rispetto al piano di campagna e modifica al tracciato che, nell'attuale configurazione, risulta più corto di 60 mt più aderente all'attuale tracciato;
- l'ampliamento della sezione della viabilità di ricucitura di progetto che collega via Spiniello e la viabilità podereale a sud del tracciato, prevedendo due corsie. Inoltre, rispetto al progetto dell'opera del Definitivo, è stato leggermente rivisto l'innesto alla SP421, anticipandolo di alcune decine di metri;

6.2.6. CONTESTO F - TRATTO DA PROGR. 14+000 A PROGR. 14+500

Le modifiche interessano un tratto della Linea in progetto che si sviluppa in rilevato, in corrispondenza dell'area destinata nel Progetto Definitivo alla nuova Fermata del Polo Pediatrico nonché della nuova viabilità di ricucitura NV11.

Tali modifiche riguardano l'eliminazione della fermata "Polo Pediatrico" e delle connesse opere di sistemazione esterna (Parcheggio, Piazzale, Zona Kiss&Ride). L'eliminazione della fermata ha comportato la necessità, per esigenze ferroviario-impianistiche, di prevedere un nuovo fabbricato tecnologico all'interno di un piazzale recintato, con accesso diretto alla nuova viabilità di ricucitura. Il fabbricato e il relativo piazzale risultano ubicati all'interno dell'area che il Progetto Definitivo destinava al Piazzale della Stazione.

6.2.7. CONTESTO G - TRATTO DA PROGR. 15+100 A PROGR. 15+585

L'ambito è posto in corrispondenza del tratto conclusivo della Variante Ferroviaria, laddove questa, in rilevato, va a riallacciarsi alla linea storica. In tale contesto il Progetto Definitivo prevedeva, inoltre: la realizzazione di un sottopasso pedonale alla progr. 15+279 (realizzato in relazione alla soppressione del passaggio a

livello in corrispondenza di via Gaudello), una nuova viabilità di ricucitura e la deviazione di un canale.

Nel Progetto esecutivo è stata introdotta una viabilità a doppia corsia per il collegamento dell'esistente strada provinciale con la futura Variante SP23 (via Gaudello). Il tracciato di questa nuova viabilità si sviluppa in aderenza alla linea ferroviaria, sovrapponendosi, dall'attuale via Gaudello al sottopasso pedonale di progetto (che viene mantenuto), alla viabilità di ricucitura originariamente prevista nel Definitivo.

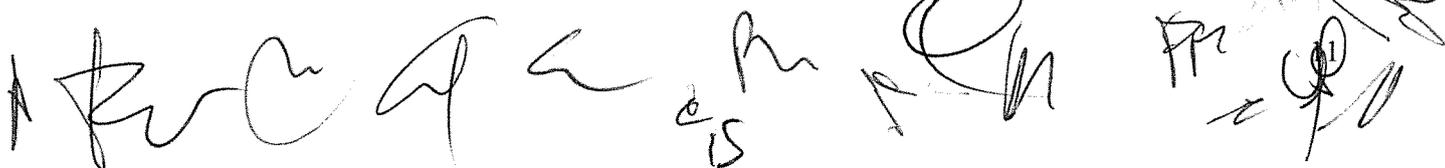
6.2.8. BILANCIO MATERIALI

Per quello che riguarda la gestione dei materiali da scavo per tutte le varianti, non vengono apportate modifiche rispetto al Progetto Definitivo valutato.

6.2.9. COMPATIBILITÀ DEI VINCOLI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI

Nell'ambito dello studio degli interventi di Variante, 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. In generale si nota che:

- Ambito A. Gli interventi si sviluppano a margine di una ampia concentrazione industriale con il tessuto urbano residenziale fisicamente separato dalla nuova opera, a nord dal tracciato autostradale, a est dalla Linea Storica. L'area oggetto di analisi, risulta priva di elementi naturali di pregio, non è interessata da alcuna emergenza ambientale o storico culturale.
- Ambito B. Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, non si rileva alcuna interferenza, nell'ambito considerato, tra le opere in progetto e le aree tutelate, sia per quanto riguarda il Progetto Definitivo che per il Progetto Esecutivo. Nessuna delle due configurazioni di progetto, infatti, interessa emergenze paesaggistiche o naturalistiche vincolate.
- Ambito C. Il tratto oggetto di variante interferisce direttamente con aree vincolate ai sensi dell'art. 142 lettera "c" del D.Lgs 42/2004 ("Fascia di rispetto dei Corsi d'acqua") ed è relativa alla presenza del Regi Lagni. Per ciò che concerne l'interferenza diretta con l'area vincolata, non si rilevano variazioni tra i due livelli di progettazione PD e PE. Gli ingombri plano-altimetrici dell'opera restano infatti invariati.
- Ambito D. Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, si evidenzia che, sebbene nell'ambito sia presente la fascia di rispetto del Canale dei Regi Lagni, bene vincolato ai sensi dell'art. 142 lettera "c" del D.Lgs 42/2004, nessuno dei tratti di viabilità introdotti nel PE ricade nella suddetta area oggetto di tutela paesaggistica. La presenza della cesura dovuta al rilevato ferroviario, di modestissima entità, presenta minime variazioni rispetto al PD.
- Ambito E. Anche per questo ambito non si rilevano interferenze, nell'ambito considerato, tra le opere in progetto e elementi e aree tutelati, sia per il PD che per il PE. Nessuna delle due configurazioni di progetto, infatti, interessa emergenze paesaggistiche o naturalistiche vincolate. Anche in questo ambito l'introduzione, nel corridoio di progetto, di un ulteriore barriera fisica costituita dal rilevato ferroviario, non può che determinare un aggravamento degli effetti di cesura e di alterazione dei caratteri agricoli preesistenti, ma se ne rimarca la modesta entità.
- Ambito F. L'eliminazione - nel Progetto Esecutivo - della fermata "Polo Pediatrico" e delle relative sistemazioni, anche in considerazione dell'introduzione del nuovo fabbricato tecnologico, produce un alleggerimento delle azioni progettuali nel contesto in esame, alleggerimento cui corrisponde, ovviamente, una sensibile riduzione delle pressioni prodotte sul sistema delle componenti
- Ambito G. In riferimento ai beni paesaggistici tutelati, il Progetto Esecutivo interferisce, similmente al Definitivo, con una fascia di rispetto dei fiumi, tutelata ai sensi dell'Art. 142, comma 1 lettera "c" del D.Lgs n. 42/04, nella fascia di rispetto relativa al canale artificiale che corre parallelo a Via Gaudello. Nel Progetto il canale è sottoposto, in coincidenza dell'attraversamento della Linea Ferroviaria, a una deviazione e il superamento del corpo ferroviario avviene mediante la realizzazione di un tombino a spinta. Altro elemento di interferenza è riferibile alle viabilità di riconnessione che sia il Progetto Definitivo, sia il Progetto Esecutivo, prevedono in stretta aderenza al tracciato ferroviario, con un incremento del livello di interferenza determinato dall'introduzione della nuova strada a due corsie prevista tra via Gaudello e la futura variante alla SP23. Nella stesura presentata, si ritiene che, così come valutato per il Progetto Definitivo,



anche per la configurazione del Progetto Esecutivo possa considerarsi come basso o trascurabile il livello di interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici.

6.3. ARCHEOLOGIA

È stata condotta una analisi comparativa al fine di verificare e valutare gli eventuali impatti aggiuntivi delle modifiche progettuali apportate dalle Varianti di Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo della Tratta ferroviaria Napoli-Cancello, sinteticamente riassunte, articolandole per contesti.

6.3.1. CONTESTO A - VIABILITÀ STAZIONE CASALNUOVO – TRATTO B

L'area oggetto della presente modifica è fortemente urbanizzata, motivo per cui tra l'altro non è stato possibile realizzare due dei tre saggi archeologici preventivati durante le indagini preliminari. Le modifiche relative al solo impalcato dell'opera di scavalco non comportano alcun impatto aggiuntivo sulla componente.

6.3.2. CONTESTO B - TRATTO DA PROGR. 2+450 A PROGR. 2+850

La localizzazione del saggio archeologico CA_29 nell'areale della nuova rotatoria prevista, permette di essere già in possesso dei dati sull'occupazione archeologica dell'area. Le modifiche al progetto non comportano impatti aggiuntivi dal punto di vista archeologico.

6.3.3. CONTESTO C - TRATTO DA PROGR. 8+500 A PROGR. 9+519

I nuovi quattro scatolari previsti con le presenti modifiche progettuali si collocano in una porzione di progetto ampiamente sondata e documentata con le indagini archeologiche preliminari. Il paesaggio emerso è sostanzialmente agrario o naturale, caratterizzato da vegetazione, arature e battuti stradali. Le indagini preliminari hanno permesso di indagare anche i livelli pre-protostorici, al di sotto dei depositi eruttivi di Avellino. Non si segnalano impatti aggiuntivi rispetto al Progetto Definitivo.

6.3.4. CONTESTO D - TRATTO DA PROGR. 9+900 A 11+200

In tale contesto si evidenzia, relativamente ai nuovi tratti di viabilità previsti con il Progetto Esecutivo una entità delle opere modesta per estensione e caratteristiche (si tratta per lo più di strade interpoderali), oltre ad una loro collocazione in stretta aderenza alle opere ferroviarie in progetto. Il paesaggio ricostruibile grazie ai risultati delle indagini archeologiche preventive è di tipo agrario (viabilità di ricucitura 4), con evidenze pertinenti a battuti viari, canali e sistemi di coltivazione. Nel caso della viabilità di ricucitura n. 9 non vi sono punti di indagine archeologica nelle immediate vicinanze, tali da permettere una più approfondita analisi del rischio archeologico.

6.3.5. CONTESTO E - TRATTO DA PROGR. 11+250 A PROGR. 11+800

Per la viabilità di ricucitura n. 7 l'ampliamento introdotto non apporta significative variazioni al quadro dell'impatto archeologico che non sia stato già valutato per il Progetto Definitivo. Anche in questo caso è stato ampiamente indagato e documentato un territorio ad uso prettamente agricolo, testimoniato da sistemi di canalizzazione e arature succedutesi nel tempo.

6.3.6. CONTESTO F - TRATTO DA PROGR. 14+000 A PROGR 14+500

L'area oggetto della presente modifica era stata indagata durante la fase 1A delle indagini archeologiche preventive in modo sistematico, essendo prevista nell'areale la fermata Polo Pediatrico, poi stralciata dal progetto. I dati in possesso, che permettono di ricostruire un paesaggio costantemente agrario, non sembrano evidenziare particolari criticità nella previsione di realizzazione del nuovo fabbricato tecnologico.

6.3.7. CONTESTO G - TRATTO DA PROGR. 15+100 A PROGR 15+585

Lo sviluppo della viabilità a doppia corsia per il collegamento dell'esistente strada provinciale con la futura Variante SP23 si colloca in una località – Parmiano di Acerra – ad alto rischio archeologico. Le indagini più prossime all'intervento hanno portato alla luce evidenze strutturali ed una necropoli tardo-antica/alto medievale. Il rischio archeologico è da considerarsi alto.

7. MATRICE DI ANALISI

Viene riportata la matrice relativa alla redazione conforme alle Prescrizioni, di cui alla Ordinanza n°21 del 19/05/2016, del Progetto, in cui le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione

originaria, con la Sintesi delle Argomentazioni presentate dal Proponente e la colonna con il riferimento al Contesto di Analisi Ambientale di cui alle Relazioni e Allegati progettuali forniti.

Analisi Prescrizioni Ordinanza n° 21 del 19 Maggio 2016 - Progetto Definitivo "Variante tratta Napoli - Cancello"			
N.	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Contesto di Analisi
	PARTE 1^a - Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva		
1.	<i>omissis</i>		
2.	<i>omissis</i>		
3.	<i>omissis</i>		
4.	<i>omissis</i>		
5.	<i>omissis</i>		
6.	<i>omissis</i>		
7.	<i>omissis</i>		
8.	"Inserire lungo il tratto 'ambito di paesaggio 04', dove la linea ferroviaria si dispone in affiancamento ai Regi Lagni, quattro scatolari con forma esterna ad arco prevedendo, stante la livelletta e le quote, di inserirne due più ampi in prossimità delle spalle del VI01 e VI02 in quanto si possono sfruttare quote maggiori, mentre altri due di dimensioni ridotte alle pk 8+850 e pk 9+200 ca. (rif. n.2/MIBACT allegato2).	La modifica è stata introdotta in ottemperanza alla Prescrizione n.8 dell'Ordinanza del Commissario n. 21 del 16/05/2016, che ha recepito la specifica richiesta avanzata, in sede di CdS, dal Mibact - Direzione Gen. Belle Arti/Paesaggio - Componente Paesaggio e Patrimonio Storico, relativa al tratto della Variante Ferroviaria che si sviluppa, in rilevato alto, tra le progressive di progetto 8+500 e 9+519. Il Rilevato in questione corre parallelamente e in stretta vicinanza con un canale artificiale appartenente al Sistema dei Regi Lagni (sistema di canalizzazioni realizzate a partire dal XVI sec.)	Contesto C
9.	"Prevedere nel progetto esecutivo, per effetto dell'eliminazione della fermata "Polo Pediatrico" prevista nel progetto definitivo richiesta dalla Regione Campania, la realizzazione di un fabbricato tecnologico con viabilità di accesso (rif. n. l/Regione Campania allegato 2)".	L'eliminazione dal progetto della fermata ferroviaria è conseguente alla cancellazione del Progetto del Polo Pediatrico d'Acerra dai Piani di sviluppo Regionale, rendendo superflua la fermata. La Variante prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato tecnologico all'interno dell'area che il PD destinava al Piazzale di Stazione.	Contesto F
10.	<i>omissis</i>		
11.	"Relativamente al sotto attraversamento della linea ferroviaria della SP421 Candelara in Acerra - Via Spiniello: minimizzare l'abbassamento del piano stradale rispetto al piano campagna anche in considerazione delle criticità di tipo idrogeologico che caratterizzano l'area anche mediante la riduzione dell'altezza minima stradale e della velocità di progetto del tratto stradale in sotto attraversamento; prevedere, in caso di riduzione dell'altezza minima stradale, appositi accorgimenti atti a presignalare le limitazioni di sagoma soprattutto a tutela del sovrappasso ferroviario;	La ridefinizione plano-altimetrica della variante alla SP421 (riduzione, in corrispondenza del sottopasso, dell'approfondimento del piano stradale rispetto al piano di campagna e modifica al tracciato), introdotta a seguito di una specifica richiesta avanzata in sede di CdS dalla Città Metropolitana di Napoli e recepita, in termini di prescrizione nell'ordinanza n. 21 del 16/05/2016) risponde ad esigenze connesse alle problematiche idrogeologiche che caratterizzano il contesto.	Contesto E
12.	<i>omissis</i>		
13.	<i>omissis</i>		
14.	<i>omissis</i>		
15.	<i>omissis</i>		
16.	"Garantire la ricucitura dei fondi agricoli (in zona Rotonda Fondala) con la viabilità di progetto (rif. n. 1c Allegato A/Comune di Acerra allegato 2);	Gli interventi in esame sono stati introdotti nel Progetto Esecutivo a seguito di alcune richieste avanzate in sede di CdS dal Comune di Acerra; richieste poi recepite in termini di prescrizione nell'Ordinanza 21 del 16/05/2016, aventi come obiettivo la risoluzione di alcune problematiche che caratterizzavano, dal punto di vista dell'accessibilità locale, il Progetto Definitivo, ed in particolare: - permettono la riconnessione di alcuni fondi agricoli situati in zona Rotonda Fondala con la viabilità di progetto; - garantiscono l'accessibilità ad alcuni lotti altrimenti interclusi;	Contesto D
17.	"Realizzazione di una viabilità a doppia corsia che cammini parallelamente al tracciato ferroviario che collega l'esistente strada provinciale con la realizzanda strada di progetto (Gaudello) (rif.n.3° Allegato C/Comune di Acerra allegato2)".	La modifica, richiesta in sede di Conferenza dei Servizi dal Comune di Acerra e recepita in termini di prescrizione nell'Ordinanza n. 21 del 16/5/2016, è finalizzata a rimuovere il disagio prodotto sulla viabilità locale dalla soppressione del Passaggio a Livello. 'ambito si riferisce al tratto conclusivo della Variante della Linea in Proget-	Contesto G

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date '13' and various initials.]

Analisi Prescrizioni Ordinanza n° 21 del 19 Maggio 2016 - Progetto Definitivo "Variante tratta Napoli – Cancello"			
N.	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Contesto di Analisi
		to, laddove questa, in rilevato basso, va a riallinearsi alla linea storica, proprio in corrispondenza del Passaggio a livello su via Gaudello, di cui è prevista la soppressione.	
18.	Garantire la ricucitura con il territorio dei lotti interclusi con la costruzione di una viabilità che consenta di accedere agli stessi che altrimenti rimarrebbero interclusi - come riportato nella documentazione grafica in allegato. (rif. n. 5b Interventi riportati in figura 1C/Comune di Acerra alleg.2);	Vedere Prescrizione n° 16	Contesto D
19.	Realizzare, alla luce delle possibili soluzioni progettuali, un sottopasso per autoveicoli per consentire l'attraversamento su via Silvio Buonicontrò (rif. n.5c / Comune di Acerra allegato 2)".	È stata prevista la realizzazione di un sottovia carrabile in adiacenza al tracciato della Circumvesuviana che alla progr. 11+013 attraversa, in galleria artificiale la nuova infrastruttura ferroviaria. Vedere anche Prescrizione n°16	Contesto D
20.	<i>Omissis</i>		
21.	<i>Omissis</i>		
22.	"Prevedere impianti di segnalazione per il rischio di allagamento mediante appositi sistemi di rilevamento allagamento la cui gestione dovrà essere ad esclusivo carico dell'Ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria anche in considerazione del rischio connesso al cedimento delle fondazioni della linea ferroviaria (rif. n. 1/Città metropolitana di Napoli allegato 2); Ampliare a due corsie, mantenendo la sua categoria di strada podereale, la viabilità di ricucitura di progetto che collega via Spiniello e la viabilità podereale a sud del tracciato al km 11+325 (rif. n. 6d/ Comune di Acerra allegato 2)".	L'ampliamento della sezione della viabilità di ricucitura di progetto che collega via Spiniello e la viabilità podereale a sud del tracciato, prevede due corsie, con una leggera revisione dell'innesto alla SP421, anticipandolo di alcune decine di metri;	Contesto E
23.	"Prevedere l'ampliamento delle opere d'arte in modo da consentire il futuro inserimento della pista ciclabile nel tratto tra la stazione e il Boulevard (rif. n. 1/Comune di Casalnuovo allegato 2)"	La modifica apportata risponde all'esigenza (avanzata dal Comune di Casalnuovo in sede di CdS e recepita in termini di prescrizione nell'Ordinanza del Commissario n. 21 del 16/05/2016 – Prescrizione n° 23) di predisporre l'opera al futuro inserimento della pista ciclabile prevista, nei programmi dell'ente amministrativo, tra la stazione e il Boulevard. Le aree interessate dalla nuova infrastruttura, ricadenti nel comune di Casalnuovo, si sviluppano in stretta aderenza all'autostrada A16 Napoli-Canosa, all'intero di un'area caratterizzata dalla presenza di alcuni edifici e complessi produttivi/commerciali, in parte interferiti in modo diretto dalla viabilità in progetto, e che pertanto saranno oggetto di demolizione.	Contesto A
24.	<i>omissis</i>		
25.	<i>omissis</i>		
26.	"Prevedere relativamente al nuovo asse NVOI C un'intersezione a rotatoria a valle della rampa di accesso al cavalcavia autostradale per l'innesto con la nuova viabilità comunale in fase di progettazione (rif. n.2.1/Comune di Afragola allegato 2)"	La nuova rotatoria, richiesta dal comune di Afragola in sede di CdS, è stata introdotta in previsione di una nuova viabilità che il suddetto ente intende realizzare per collegare via Pablo Neruda con via del Mulino Vecchio. La modifica del Progetto della viabilità NV01D, richiesta anch'essa dall'amministrazione comunale di Afragola, è finalizzata a rendere coerente detto collegamento con il progetto di riqualificazione della viabilità di quartiere.	Contesto B
27.	<i>omissis</i>		
28.	"Prevedere il rifacimento della viabilità di accesso alla stazione di Casalnuovo con attestazione delle opere a via Serracchione (rif. n.3.1/Comune di Afragola allegato 2)";	La modifica del progetto di rifacimento della viabilità NV01D che, per come sviluppato nel Progetto Definitivo, avrebbe dovuto collegare la viabilità di raccordo alla Stazione a Via San Marco, sarà limitato al tratto che si sviluppa dalla Stazione a via Serracchione.	Contesto B
29.	<i>omissis</i>		
30.	<i>omissis</i>		
	PARTE 2ª – Prescrizioni durante la fase realizzativa		
1.	<i>omissis</i>		

Le Prescrizioni di cui alle righe con la dicitura omissis non hanno generato varianti progettuali e saranno esaminate nel corso della fase di Attuazione in sede di esame del Progetto Esecutivo.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Di seguito si riportano, in forma sintetica, gli esiti dell'analisi comparative condotte al fine di verificare e valutare gli eventuali impatti aggiuntivi da ricondurre alle modifiche progettuali apportate dal Progetto Esecutivo al Progetto Definitivo della "Tratta ferroviaria Napoli-Cancello in variante tra le pk 0+000 e pk 15+585", a seguito delle prescrizioni di cui all'Ordinanza del Commissario n. 21 del 16/05/2016.

In generale tali modifiche ingenerano variazioni di scarso peso specifico rispetto all'intervento nel suo complesso; intervento che, nella sostanza, resta pertanto invariato, anche in riferimento alle sue prestazioni ambientali complessive, configurandosi in gran parte come ottimizzazioni progettuali, finalizzate a migliorare il grado di integrazione dell'opera con il territorio insediato e il suo sistema di relazione, tranne alcuni casi che presentano una valenza (anche significativa) squisitamente ambientale, in particolare:

- **La variazione relativa al Contesto di Analisi C**, dove l'incremento della permeabilità dell'opera in corrispondenza dell'interferenza prodotta sui Regi Lagni (ottenuta introducendo quattro nuovi sottopassi che attenuano l'effetto barriera prodotta dalla Variante) costituisce un elemento sicuramente migliorativo per quello che concerne l'inserimento paesaggistico delle opere in progetto.
- **La variazione relativa al Contesto di Analisi F**, dove il riassetto progettuale conseguente all'eliminazione della Fermata "Polo Pediatrico di Acerra", e delle opere ad essa connesse, ha comportato un sensibile riduzione delle pressioni prodotte dal progetto sul sistema delle componenti (e in particolare sulla componente paesaggio).

Il solo contesto di analisi, per il quale, a seguito delle modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo, è stata verificata una alterazione negativa dell'impatto atteso con il Progetto Definitivo è il **Contesto di Analisi G**, dove si è riscontrato un incremento del livello di interferenza del progetto sul sistema dei vincoli paesaggistici. La problematica si riferisce all'interessamento diretto di una fascia di rispetto fluviale tutelata ai fini paesaggistici ad opera di una nuova viabilità introdotta con il Progetto Esecutivo. Nello studio effettuato, dato lo stato di qualità e integrità delle superfici interessate e considerato che la nuova interferenza avviene in stretta aderenza (e in parte in sovrapposizione) alla linea storica, si è valutato e ritenuto che l'interferenza sia da ritenersi di entità "bassa o trascurabile".

Per quanto riguarda il sistema della Cantierizzazione, si ribadisce che le modalità organizzative e realizzative delle opere non comporteranno modifiche sostanziali rispetto a quanto già previsto nel Progetto Definitivo, e le variazioni alle opere introdotte in questa fase non determinano implicazioni ambientali in fase di cantierizzazione, che non siano state già riscontrate e valutate per il Progetto Definitivo.

Per quello che riguarda la gestione dei materiali da scavo, è opportuno sottolineare che non vengono apportate modifiche rispetto al Progetto Definitivo valutato.

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, le varianti proposte non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato, non richiedendo l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi e 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,

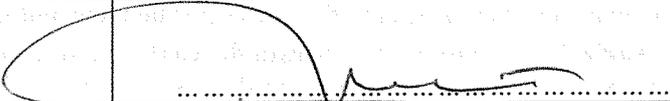
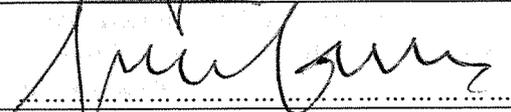
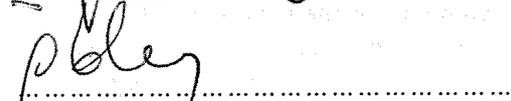
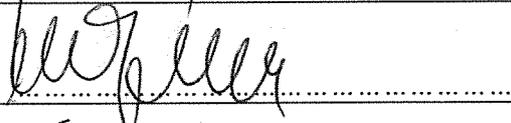
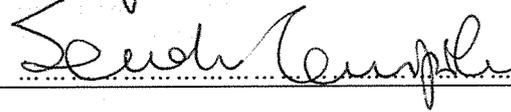
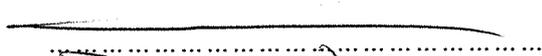
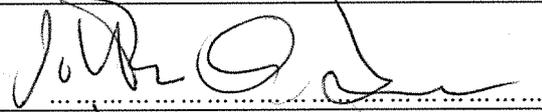
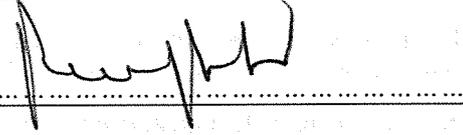
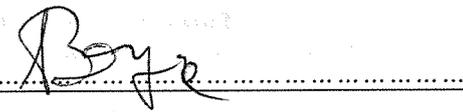
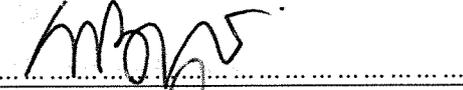
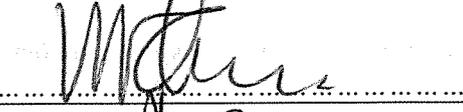
che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Itinerario Napoli Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, fatta salva l'ottemperanza della prescrizione espressa nel seguito e 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 del progetto interessate

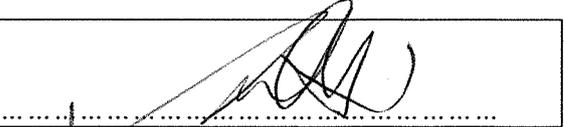
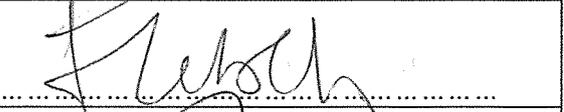
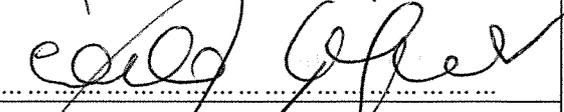
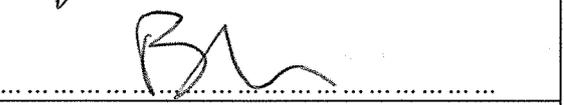
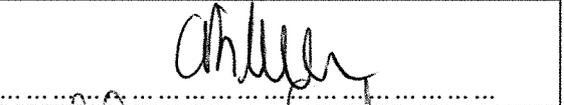
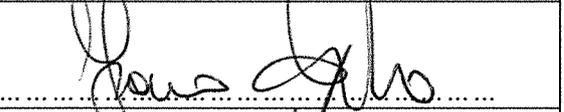
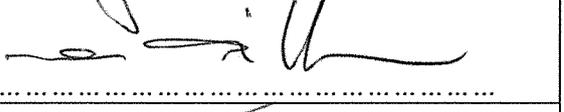
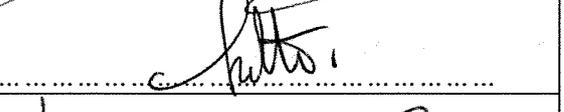
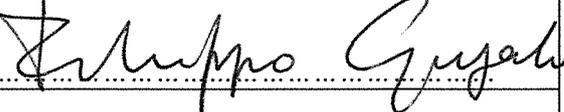
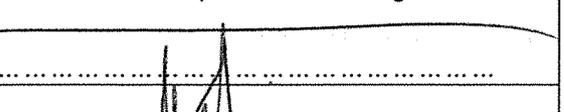
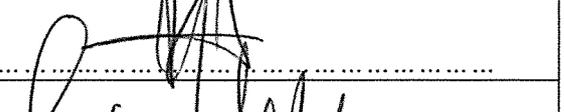
dalle suddette variazioni.

PRESCRIZIONI SUL PROGETTO ESECUTIVO

1. Accludere al Progetto Esecutivo la Relazione Paesaggistica relativa agli ambiti relativi ai Contesti C, D, E, F ed in particolare al Contesto G, approvata dal MIBACT e/o dagli eventuali ulteriori Enti direttamente competenti, comprensiva di Analisi Multicriteria.

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

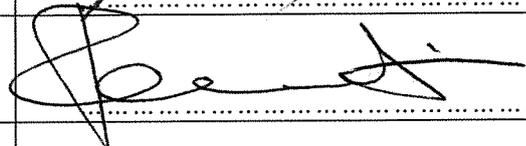
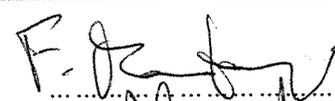
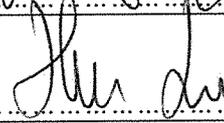
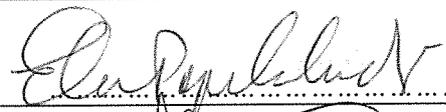
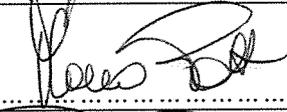
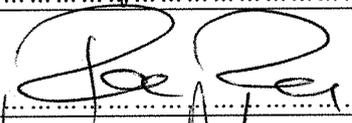
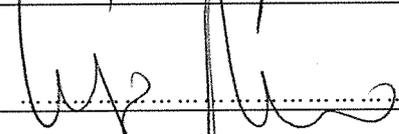
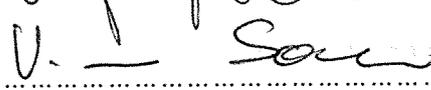
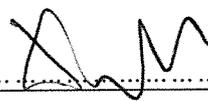
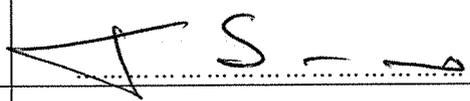
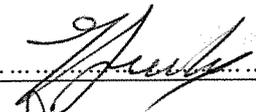
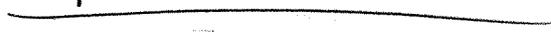
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	

Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	

V5

1



Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	