



*Ministero della Transizione Ecologica*

**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. 83 del 6 aprile 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Asse Ferroviario Napoli-Bari</i> <i>Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001</i> <i>Itinerario Napoli – Bari</i> <i>Raddoppio della tratta ferroviaria</i> <i>Frasso Telesino-Vitulano</i> <i>1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese</i></p> <p><i>ID VIP 5710</i></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</i></p>

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. 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 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 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 D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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** inoltre:

- la Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 recante *“Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina”, e in particolare:*
  - **l’art. 1, comma 1**, che ha nominato l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l’effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell’intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
  - **l’art. 1, comma 10**, che prevede *“Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (AFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. ... omissis*

**VISTO** 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”;*

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

**PREMESSO** che:

- La Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2020\678 del 03/12/2020, ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile dall’art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, istanza ai fini dell’avvio della procedura di Verifica Varianti relativa al progetto esecutivo *“Asse Ferroviario Napoli-Bari. Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano -1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese”;* con separata nota il Proponente ha inviato istanza di Verifica di Attuazione ai sensi dell’art. 185 del D. Lgs. 163/2006 sul progetto esecutivo, oggetto di distinto procedimento identificato con IDVIP5711;

- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/ 102434 del 07/12/2020;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/9920 in data 1/02/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/403 in data 1/02/2021 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica di Variante del progetto esecutivo "*Asse Ferroviario Napoli-Bari. Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano -1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese*", la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata;
- con nota prot. MATTM/9919 del 1/02/2021 acquisita al prot. CTVA/402 del 1/02/2021, la Divisione ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- L'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito dei «*Corridoi ferroviari*», l'infrastruttura «*Asse ferroviario Napoli - Bari - Taranto*»;
- con il Parere n. 629 del 4/02/2011 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto "*Itinerario Napoli Bari. Progetto Preliminare del raddoppio tratta Cancellò - Benevento II lotto funzionale Frasso -Telesino -Vitulano (BN)*";
- con l'Ordinanza del Commissario n. 25 del 29/10/2016, veniva disposta l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera "*Asse ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano*", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Determina direttoriale DVA-DEC-2018-77 del 19/02/2018, preso atto del parere CTVA/2642 del 9/02/2018, è stato verificato, con condizioni per la fase di progettazione esecutiva, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.P.R. 120/2017 del progetto definitivo "*Lotto I: Frasso Telesino-Telese e lotto II: Telese-San Lorenzo Maggiore*";
- con Determina direttoriale DVA-DEC-2018-85 del 22/02/2018, preso atto del parere CTVA/2648 del 16/02/2018, è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo "*Lotto I: Frasso Telesino-Telese e lotto II: Telese-San Lorenzo Maggiore*" alle prescrizioni dettate dall'Ordinanza Commissariale n. 25 del 29/10/2016;
- con l'Ordinanza del Commissario n. 36 del 5/05/2018, veniva disposta l'approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo dell'opera "*Lotto I: Frasso Telesino-Telese e lotto II: Telese-San Lorenzo Maggiore*", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Determina direttoriale DVA-DEC-2019-0000205 del 14/06//2019, preso atto del parere CTVA/3005 del 10/05/2019, è stato verificato, con condizioni per la fase di

progettazione esecutiva, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.P.R. 120/2017 del progetto definitivo “Lotto 3° San Lorenzo Maggiore - Vitulano”;

- con Determina direttoriale DVA-DEC-2019-0000210 del 19/06/2019, preso atto del parere CTVA/3015 del 24/05/2019, è stata verificata l’ottemperanza del progetto definitivo “Lotto 3° San Lorenzo Maggiore - Vitulano” alle prescrizioni dettate dall’Ordinanza Commissariale n. 25 del 29/10/2016;

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione relativa alle varianti del Progetto esecutivo “Asse Ferroviario Napoli-Bari. Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano -1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese”, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MATTM/9920 in data 1/02/2021:
  - Elaborati delle varianti del Progetto Esecutivo
  - Relazione comparativa ambientale tra progetto definitivo e progetto esecutivo ai fini della procedura art. 169 c.4 d.lgs. 163/2006
- Contestualmente è in corso il procedimento di Verifica di Attuazione ai sensi dell’art. 185 del D. Lgs. 163/2006 sul progetto esecutivo, identificato con IDVIP5711, che è oggetto di separato parere

Il progetto esecutivo per il quale è richiesto il presente procedimento ha introdotto alcune varianti rispetto al progetto definitivo approvato, riconducibili a due tipologie:

- risposta a prescrizioni di cui alla l’Ordinanza del Commissario n. 36 del 5/05/2018 (n. 47, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 59, 60)
- approfondimento del dettaglio progettuale nel passaggio da Progetto Definitivo a Progetto Esecutivo.

Il Proponente riporta che la prima tipologia è stata presa in esame sotto il profilo ambientale e che le modifiche relative agli approfondimenti progettuali hanno solo determinato l’impegno di limitate e localizzate aree aggiuntive rispetto al progetto definitivo approvato e pertanto non è risultata necessaria una analisi di tipo ambientale.

Il Proponente riporta, inoltre, che, con riferimento inoltre alle prescrizioni n. 37 e n. 53, i cui interventi ricadono parzialmente al di fuori del corridoio urbanistico individuato nell’ambito della progettazione preliminare, provvederà ad avviare le procedure ai sensi dell’art. 169 c.5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Il Progetto esecutivo redatto dall’Appaltatore è stato approvato dal Referente con Delibera n. 80/2020 del 3/12/2020 in linea tecnica e in linea economica

Prima di entrare nell’analisi delle singole varianti, si riporta una breve descrizione dell’opera.

L’intervento è parte del progetto relativo all’Asse Ferroviario “Napoli – Bari”.

ID\_5710 Asse Ferroviario Napoli-Bari - Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano. 1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese.



Figura 1 Itinerario Napoli Bari con individuazione dell'intervento in oggetto

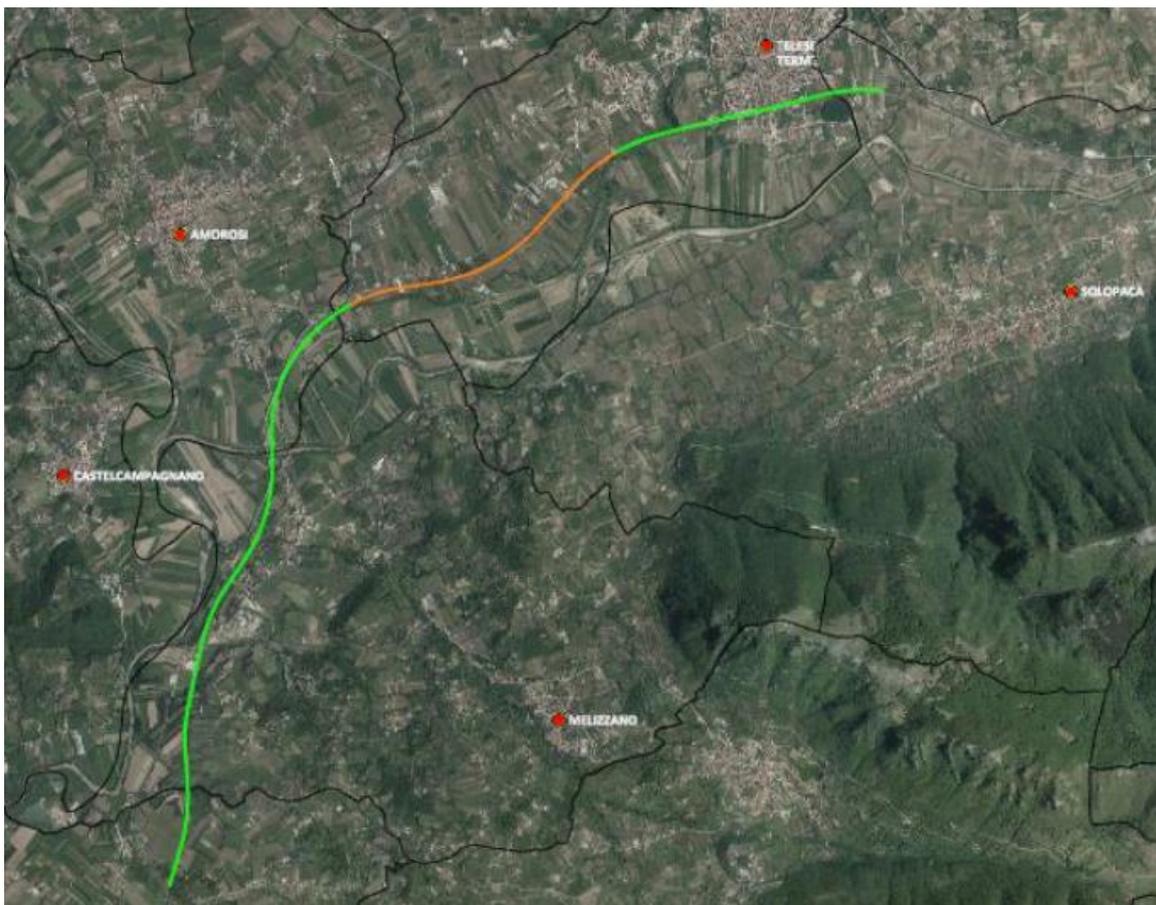


Figura 2 Inquadramento dell'intervento con indicazione dei tratti aperti (verde) e in galleria (arancione)

Il lotto funzionale Frasso-Telese, denominato Lotto 1, è parte del complessivo tracciato che si estende per una lunghezza pari a circa 30 km e si pone in prosecuzione del I lotto funzionale, con

inizio al Km 16+500 della futura linea Canello-Benevento, coincidente con la fine della tratta Canello-Frasso (I lotto funzionale), subito dopo la stazione di Frasso Telesino – Dugenta. Il termine del lotto in esame coincide con il Km 27+700, poco dopo la stazione di Telese Terme.

Sono stati individuati 8 Ambiti progettuali interessati da modifica (“contesti di analisi”) denominati da A ad H (vedi Figura 3). Dai seguenti ambiti è esclusa la variante relativa alla Prescrizione n. 47.

Questi ambiti sono localizzati alle seguenti progressive:

- AMBITO A (Aree in frana – Prescrizione n.51) – pk 25+250 (pk 0+550-0+600)
- AMBITO B (Prima strada di emergenza - Prescrizione n. 56) pk 23+243
- AMBITO C (Seconda strada di emergenza - Prescrizione n. 57) pk 24+188
- AMBITO D (Strade di cantiere - Prescrizioni n. 59 e 60) pk 24+600 pk 24+800 ÷ 25+156
- AMBITO E (Barriere antirumore trasparenti - Prescrizione n. 52) pk da 26+049,50 a 27+335,20
- AMBITO F (Intensificazione piantumazione - Prescrizione n. 55) pk 24+750÷24+820, 25+820÷26+300
- AMBITO G (Muro di Via Mazzini - Prescrizione n. 50) pk 26+600 ÷ 26+688
- AMBITO H (Riqualificazione Zona Lago e Scafa - Prescrizione n. 53) pk 26+600 – 26+688

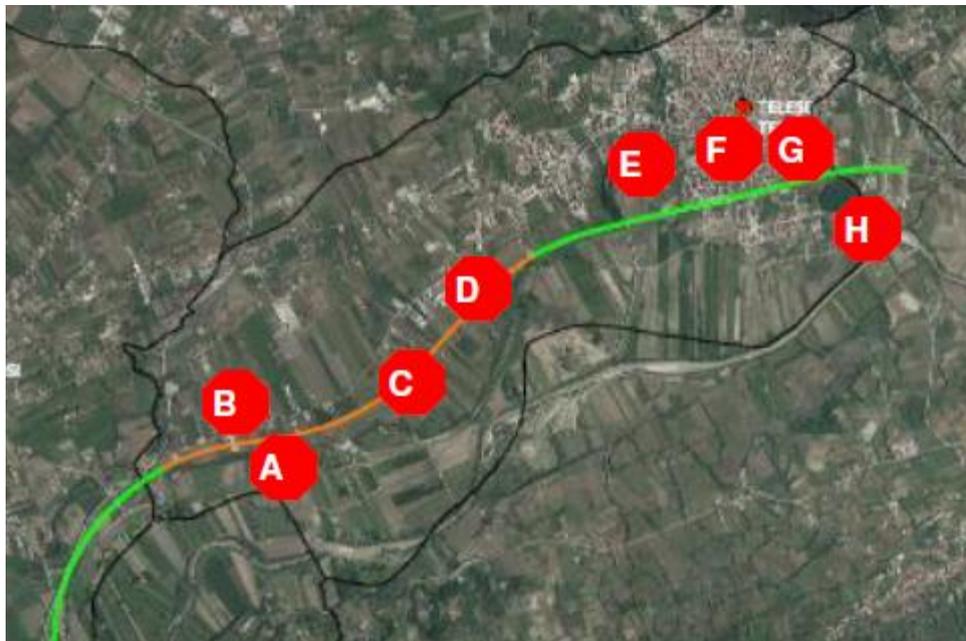


Figura 3 Localizzazione ambiti varianti



**Variante: Prescrizione 50** - *arretrare il muro in corrispondenza della strada Via Mazzini con riqualificazione ambientale e installazione delle barriere foniche trasparenti (Comune di Telese n. 5).*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

La prescrizione riguarda il muro di controripa in c.a. gettato in opera in sx (B.D.) dal km 26+599,40 al km 26+688,10 che delimita la linea ferroviaria in entrata alla Stazione di Telese in corrispondenza di Via Mazzini.

A seguito degli approfondimenti di progetto esecutivo è emersa l'impossibilità di arretrare il muro, essendo già minima (secondo la normativa ferroviaria di riferimento) la distanza tra il muro e il binario.

Il muro ha una altezza fissa di 4.5 m dall'estradosso fondazione, ma sul lato di Via Mazzini il muro di fatto non è visibile essendo interrato e sormontato dalla barriera antirumore che il progetto definitivo prevede con il classico modulo HS di altezza H10, cioè 7.38 m dal piano ferro. In sede di progetto esecutivo la barriera antirumore in acciaio tipo HS H 10 è stata sostituita con analoga barriera tipo HS, ma nella variante in cristallo.

Pur non prevedendo l'arretramento del muro, è stata studiata la riqualificazione di Via Mazzini. L'intervento prevede la sistemazione della viabilità, dei marciapiedi e relativa illuminazione. In fase di realizzazione, e conseguente progetto esecutivo di dettaglio, sono previsti incontri tecnici con il Comune al fine di definire i dettagli costruttivi dell'intervento.

L'aspetto più significativo dal punto di vista paesaggistico è rappresentato dalla sostituzione della barriera antirumore in acciaio con una analoga trasparente. Tale richiesta deriva proprio dalla necessità evidenziata dal Comune di Telese di minimizzare la barriera visiva provocata dalla barriera in inox in un tratto in cui la strada e le abitazioni sul fronte hanno la visuale aperta verso la zona a sud della ferrovia (vedi foto precedente).

La modifica si inquadra in una richiesta di riduzione dell'impatto visivo e quindi, in questo caso, si tratta di un miglioramento rispetto al PD. La modifica della tipologia della barriera è stata analizzata attraverso un nuovo modello acustico che non ha indicato modifiche sostanziali rispetto ai risultati ricavati nella modellazione di progetto definitivo (Ambito E). Visti i modesti cambiamenti introdotti non si ravvisano variazioni di impatti su altre componenti

**Variante: Prescrizione 51** - *Mettere in sicurezza le due aree corrispondenti alla Via Vallo Rotondo, interessate da importanti fenomeni franosi del versante (Comune di Telese n. 6).*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

La prescrizione riguarda la viabilità definitiva NV09b è finalizzata a garantire il collegamento della viabilità locale esistente con l'area di soccorso e fabbricato tecnologico Galleria Telese al km 25+250 nella configurazione corrispondente alla realizzazione della linea ferroviaria di progetto. Le aree d'interesse (tra le progressive 0+550 e 0+600) ed oggetto della prescrizione fanno riferimento alla prima tratta della viabilità (L=720m) nella quale il tracciato ripercorre, adeguandolo alle caratteristiche richieste, il tratto di viabilità esistente denominato "Via Vallo Rotondo".

Area 1: le scarpate si presentano di altezza variabile da pochi metri a circa 12-15 m e sono interessate da locali processi erosivi e localmente gravitativi con cinematismi di crollo e toppling, sia attivi che quiescenti. I distacchi avvengono sia nei settori verticali o leggermente strapiombanti, con le superfici di rottura che si sviluppano sui i piani orizzontali di strato, sia dai settori apicali della scarpata dove le radici parietali e semiesposte della vegetazione hanno fratturato il travertino in blocchi di modeste dimensioni (dimensione massima fino a 40-50 cm) ora in equilibrio precario. A protezione della strada sono già presenti gabbionate a fila singola e doppia, ma presentano un tratto scoperto (tra km 0+538.568 e km 0+558.768) della strada NV09, oltre che in corrispondenza dell'intersezione con la viabilità trasversale di valle.

Area 2. La seconda area d'interesse si ubica sul lato destro della strada NV09, a lato del ciglio stradale rivolto verso valle. L'area si estende per circa 12 m lungo la via ed è caratterizzata da una scarpata di 4 - 5 m di altezza, ad elevata pendenza. Nell'area è presente una coltre superficiale di terreno di riporto che poggia sui travertini dell'unità di Maddaloni sottostanti. Nei settori prossimi all'area d'intervento, non sono stati rilevati, al momento del rilievo, tracce di dissesto in atto o indizi evidenti di lesioni o crepe sia a livello delle strutture di sostegno che dell'abbondante copertura vegetale superficiale. Seppur non in buone condizioni, non sono stati rilevati indizi significativi di lesioni e cedimenti a livello della pavimentazione stradale esistente. L'elevata pendenza e la natura del materiale di riporto (terreno limoso debolmente argilloso e sabbioso) potrebbe però rendere l'area suscettibile a cedimenti nel tempo e determinare fenomeni di erosione della scarpata dovuti al ruscellamento delle acque superficiali.

Per l'Area 1 gli interventi previsti in progetto esecutivo comprendono:

- regimazione delle acque superficiali con canalette aperte realizzate con elementi prefabbricati;
- riprofilatura della scarpata e disaggio dei blocchi instabili;
- posa di rete d'acciaio elettrosaldato a doppia torsione tipo 8x10 cm e fissaggio con barre d'ancoraggio con maglia 2x2, L=1.5 m (intermedi), 3.0 m (sommità);
- completamento delle gabbionate a protezione della sede stradale complete di gabbioni con rete a doppia torsione, geotessile, pietrame grezzo di riempimento
- tubi di drenaggio microfessurati in PVC.

Per l'Area 2 si prevede il ripristino di canalette drenanti previste dal progetto stradale della nuova viabilità che garantiranno il controllo del deflusso delle acque superficiali mitigando il rischio di ruscellamento diffuso lungo la scarpata di valle.

Come sopra riportato, gli interventi previsti non apportano modifiche del tracciato della strada esistente ma solo interventi locali sulle scarpate esistenti.

La prescrizione si inserisce nell'ambito di indagine individuato come A. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

**Variante: Prescrizione 52** - *Installare pannelli fonoassorbenti così come da tipologico RFI – ossia con la parte trasparente nella porzione in elevazione a partire da 2 m dal piano del ferro – su tutti i tratti a nord e a sud del centro abitato di Telese Terme (Comune di Telese n. 7).*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

L'intervento in esame si riferisce a un lungo tratto di barriera antirumore (su entrambi i lati della nuova linea) nella zona cittadina del comune di Telese.

Il Progetto Definitivo prevedeva la barriera antirumore tipologica RFI prevista anche sugli altri tratti di tracciato. La barriera antirumore in acciaio tipo HS H 10 è stata sostituita con analoga barriera tipo HS ma nella variante in cristallo, con la parte trasparente nella porzione in elevazione a partire da 2 metri

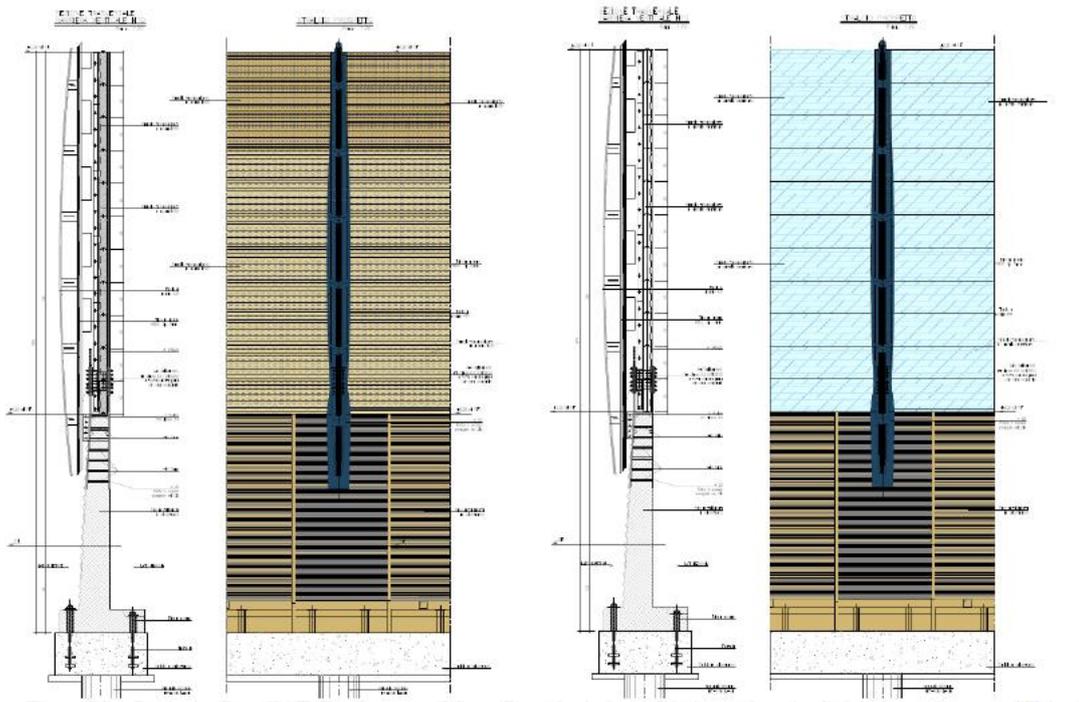


Figura 5 Tipologie di barriere acustiche; (a) progetto definitivo – (b) progetto esecutivo

Dal punto di vista paesaggistico, l'aspetto più significativo è rappresentato dalla sostituzione della barriera antirumore in acciaio con una analoga trasparente. La modifica si inquadra in una richiesta di riduzione dell'impatto visivo e quindi, in questo caso, si tratta di un miglioramento rispetto al PD.

Stante le diverse caratteristiche delle barriere inserite, è stata effettuata nuovamente la modellazione acustica utilizzando lo stesso software, Soundplan, adottato nel progetto definitivo, ma nella versione più recente 8.1.

Dai risultati ottenuti si evince che l'introduzione delle barriere trasparenti comporta piccole differenze dei livelli post mitigazione, quasi sempre contenuti entro i 3 dB, cioè nell'ambito di differenze massime dell'ordine del 5%; solo alcuni valori arrivano a differenze di 6-7 dB.

Nella gran parte dei casi gli aumenti dei livelli in facciata non provocano superamenti in nuovi ricettori (rispetto al progetto definitivo) oppure non peggiorano significativamente le condizioni di superamento già riscontrate.

L'introduzione della barriera in vetro provoca tuttavia un lieve aumento dei valori di superamento nei ricettori già segnalati nella modellazione di progetto definitivo. Il superamento è generalmente contenuto entro i 3 dB, riferiti sempre alla fase notturna.

Rimane confermato il superamento del valore diurno per il ricettore 4037 (scuola) che aumenta solo di poco rispetto al PD.

Tali variazioni (rispetto al PD) sono legate al fatto che anche con le barriere in acciaio i valori postmitigazione erano molto prossimi ai valori limite quindi anche le modeste differenze riscontrate possono provocare un superamento.

Il criterio adottato per l'impatto interno, in analogia con quanto adottato nel progetto definitivo, considera in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB(A) e con questo valore si procede alla verifica del rispetto dei limiti interni (40 dB(A) nel periodo notturno, 45 dB(A) nel periodo diurno per le scuole). Qualora questo valore non venga rispettato si prevede la sostituzione dell'infisso. In ogni caso, anche verificando il rispetto dei limiti interni con finestre (esistenti) chiuse, il ricettore è comunque classificato come sottoposto a intervento diretto.

Sono riportati i risultati delle simulazioni e il livello Leq notturno interno a finestre (esistenti) chiuse e l'eventuale impatto residuo. In funzione del livello di impatto residuo viene indicata la tipologia di interventi, in ordine crescente di efficacia:

a) *Sostituzione dei vetri con mantenimento degli infissi esistenti* - soluzione utilizzata nel caso in cui si vuole ottenere un isolamento interno ad un edificio fra 28 e 33 dB rispetto al rumore in facciata e gli infissi esistenti siano di buona qualità e tenuta.

b) *Sostituzione delle finestre* - soluzione adottata quando si desidera avere un isolamento fra 33 e 39 dB. A seconda delle prestazioni richieste è possibile:

1. installare la nuova finestra con conservazione del vecchio telaio, interponendo idonee guarnizioni, quando si vuole ottenere un isolamento fino ad un massimo di 35 dB;

2. installare una nuova finestra di elevate prestazioni acustiche con sostituzione del vecchio telaio, quando si vuole ottenere un isolamento di 36-39 dB. Per ottenere isolamenti superiori a 37 dB è necessario in ogni caso prendere particolari precauzioni riguardo ai giunti di facciata (nel caso di pannelli prefabbricati di grosse dimensioni), alle prese d'aria (aspiratori, ecc.), ai cassonetti per gli avvolgibili, ecc.

c) *Realizzazione di doppie finestre* - soluzione prevista nei casi in cui è necessario ottenere un isolamento di facciata compreso tra 39 e 45 dB. Generalmente l'intervento viene attuato non modificando le finestre esistenti, ed aggiungendo sul lato esterno degli infissi antirumore scorrevoli (in alluminio o PVC).

Dai risultati presentati, si rileva che i nuovi edifici (rispetto al progetto definitivo) da sottoporre a sostituzione degli infissi sono 15. Di questi, due erano già inclusi nel progetto definitivo (ma in piani diversi).

La posizione di questi ricettori (nuovi superamenti rispetto al progetto definitivo) è riportata negli stralci planimetrici di cui in Figura 6 con cerchio rosso (mentre il cerchio giallo indica i superamenti già verificati con la modellazione di progetto definitivo). Tutti i ricettori per i quali si verifica un superamento sono riportati nella planimetria dei ricettori acustici, non allegata alla presente istanza.

La documentazione di dettaglio è presente nel progetto esecutivo completo consegnato con la procedura [ID5711]. Stante la contemporaneità delle due istruttorie, come anche richiesto dalla Direzione, è stata analizzata tutta la documentazione.



Figura 6 Individuazione ricettori oggetti di superamenti

La ottemperanza alla prescrizione comporta variazione agli impatti sulla componente rumore che sono stati valutati dal Proponente nell'ambito del progetto esecutivo. E' stato necessario inserire ulteriori interventi di mitigazione ai ricettori che sono dettagliati nel progetto esecutivo.

Il bilanciamento tra i due impatti, visivo e uditivo, ha portato alla soluzione richiesta dal Comune. Stante la necessità di ulteriori interventi diretti su ricettori non precedentemente interessati, si ritiene che, prima della progettazione esecutiva, la documentazione specifica di valutazione dell'impatto sulla componente rumore sia portata a conoscenza del pubblico attraverso apposito avviso al pubblico di ripubblicazione.

**Variante: Prescrizione 53** - concordare con il Comune di Telese un migliore inserimento delle opere già previste per la riqualificazione della zona Lago e del quartiere Scrofa consistenti nella realizzazione del sottopasso ciclopedonale e della relativa pista ciclabile che dovrà collegare la stazione con il lago di Telese; riqualificare zona Lago e quartiere Scafa (Comune di Telese nn. 10 e 16).

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

L'intervento in esame si riferisce a un lungo tratto di barriera antirumore (su entrambi i lati della nuova linea) nella zona cittadina del comune di Telese.

L'intervento in esame è stato ulteriormente esplicitato a seguito delle interlocuzioni tra le Amministrazioni:

*“la declinazione degli interventi di “migliore inserimento delle opere già previste per la riqualificazione della zona Lago e del quartiere Scafa” da prevedersi nell'ambito della Progetto Esecutivo in corso, è da ricondursi alla sistemazione delle viabilità strettamente connesse alla zona della stazione per una migliore fruibilità della stessa nonché del sistema di collegamento ciclopedonale già previsto in progetto (acquisito con altra prescrizione). Difatti, come sommariamente e schematicamente riportato nello stralcio planimetrico allegato, è stato concordato di prevedere la realizzazione di due zone di parcheggio (con aree all'interno della fascia urbanistica e da valutarsi come estensione in funzione del valore commerciale delle aree e di eventuali vincoli presenti), uno lato stazione e l'altro lato zona Lago a margine del collegamento ciclopedonale in corrispondenza dell'attraversamento previsto. Inoltre è da prevedersi la sistemazione (da intendersi come sistemazione del tappetino, illuminazione e segnaletica laddove non già esistente e realizzazione dei marciapiedi, solo se non risulti necessaria l'acquisizione di aree, e laddove gli spazi lo consentono) delle viabilità via Fausto Coppi, via Enzo Ferrari, tratto di via Ripa delle Vigne e tratto di viabilità di accesso alla nuova area di parcheggio nei pressi della stazione.”*

L'opera in esame riguarda pertanto un percorso ciclabile e pedonale che collega la stazione di Telese con il lago. Tale opera, non presente nel progetto definitivo, prevede un percorso progettato che parte dall'uscita a sud-est della stazione di Telese, corre parallelamente al confine ferroviario sul lato sud fino a raggiungere il lago di Telese, di fronte ai percorsi pedonali del parco e su via Panoramica del Lago e il nuovo sottopasso ciclopedonale che metterà in comunicazione con il lago le zone a nord della ferrovia (IN07 prog 27+137.95).



**Figura 7** Percorso pista ciclopedonale su ortofoto

Si sviluppa in sede propria, ha una larghezza di 3 m pavimentati e una lunghezza complessiva di 525 m.

La pista verrà realizzata seguendo l'orografia naturale, con asportazione dello strato vegetale, stabilizzazione a calce/cemento in sito, stesa di 30 cm di fondazione in misto di cava,

pavimentazione di 12 cm in binder chiuso. Il franco dalla recinzione ferroviaria sarà minimo 50 cm. L'area di esproprio includerà una fascia di 1 metro o 50 cm dalla scarpata.

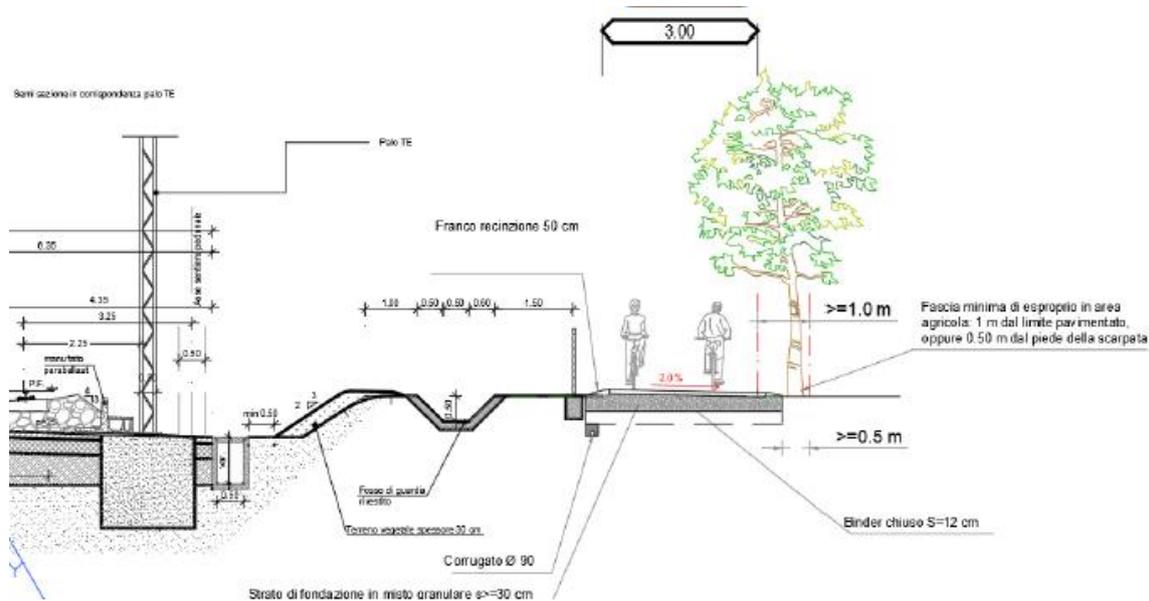


Figura 8 Percorso pista ciclopedonale su ortofoto

Per i fabbricati posti sul lato sud della linea ferroviaria è prevista, già in progetto definitivo, la demolizione per rispettare la fascia di rispetto. E' previsto di allargare la fascia di pertinenza laterale della pista ciclabile nelle aree di demolizione dei suddetti fabbricati esistenti per piantumare un filare alberato della tipologia *Juglans regia*.

Gli interventi di sistemazione delle viabilità Via Papa Giovanni XXIII, Via Enzo Ferrari, Via delle Vigne, Via Fausto Coppi, richiesti dalla prescrizione, riguardano principalmente:

- rifacimento pavimentazione stradale (strato di usura);
- rifacimento marciapiedi esistenti, laddove già presenti;
- rifacimento segnaletica orizzontale e verticale;
- illuminazione a LED con lampada a basso inquinamento luminoso.

Il parcheggio P1 è localizzato a sud della Stazione di Telese e vi si accede da via E. Ferrari attraverso un tratto di strada che andrà adeguato alla nuova destinazione d'uso della strada, ovvero come strada di accesso al parcheggio, allargando la piattaforma stradale e inserendo adeguati marciapiedi laterali.

Il parcheggio P2 è localizzato a nord della linea ferroviaria e vi si accede dal centro urbano dalla via Lago. Attraverso il sottopasso ferroviario di nuova realizzazione si accede all'area del Lago di Telese dove è presente la pista ciclabile.

La prescrizione si inserisce nell'ambito di indagine individuato come H. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni significative sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

**Variante: Prescrizione 55** - *Intensificare la piantumazione prevista in tutte le zone oggetto dell'intervento del tracciato, ed in particolare nelle aree di parcheggio (Comune di Telese n. 14).*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

L'opera in questione è costituita da aree di varia forma ed estensione con interventi di inerbimento, piantumazione di arbusti e alberi nell'ambito delle opere a verde incluse tra gli interventi di mitigazione ambientale.

E' prevista una integrazione di piantumazioni in una piccola zona di Via Vallo Rotondo al di sopra della GA02, ma in particolare nella zona della Stazione di Telese e del relativo parcheggio. Le integrazioni sono state apportate utilizzando gli stessi moduli di intervento previsti nel progetto definitivo tramite ampliamento di aree o estensioni di interventi lineari dei moduli C (fasce e macchie arbustive) e B (filari alberati). nella zona del parcheggio di stazione si è previsto un infittimento del sesto di impianto delle alberature

*Per la Zona della Galleria GA02 di Telese, alla curva di Via Vallo Rotondo (intersezione con strada locale) rispetto al progetto definitivo che prevedeva una semplice idrosemina del settore triangolare compreso tra la sede stradale e la fascia di pertinenza ferroviari, il progetto esecutivo ha previsto un Intervento con modulo C (fasce e macchie arbustive).*

Per la *Zona Stazione di Telese e parcheggio*, gli interventi integrativi hanno previsto:

- 1) l'ampliamento della fascia a macchie arbustive (modulo C) in tutto il settore compreso tra il parcheggio, la strada di accesso e la linea ferroviaria;
- 2) l'estensione del filare alberato (modulo B) lungo tutto il settore prima descritto in adiacenza alla linea ferroviaria;
- 3) l'inserimento di filari alberati (modulo B) sui tre lati del Piazzale SSE Telese.
- 4) l'infittimento della piantumazione di alberi nella zona di parcheggio, come da esplicita richiesta del Comune riportata in Ordinanza (tale infittimento, riportato e nella planimetria delle opere a verde, contabilmente rientra invece nella WBS FV-02 dove risultano computati gli altri alberi già previsti.

La prescrizione si inserisce nell'ambito di indagine individuato come F. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

**Variante: Prescrizione 56** - *spostare la prima strada di emergenza (Km 23+243,40) sull'estradosso della proiezione della galleria che si collega a via Vallo Rotondo (Comune di Telese n. 17).*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

La variante riguarda il collegamento stradale già previsto nel progetto definitivo che collega l'area di sicurezza FA03 al km 23+246 alla strada pubblica via S. Giovanni.

Il nuovo collegamento sarà realizzato seguendo l'estradosso della galleria GA 02 (al di sopra del rinterro della galleria) collegandosi alla Via Vallo Rotondo (quest'ultima si collega con Via. S. Giovanni). La strada avrà la sezione tipo già prevista in progetto definitivo, con sezione trasversale di larghezza pari a 5.50 m (due corsie da 2.75 m.

Lo smaltimento idraulico della viabilità avviene, per entrambi i cigli, mediante embrici in scarico nei fossi al piede rivestiti in c.a., recapitanti in un impianto di prima pioggia in continuo avente portata di 30 l/s. A valle della vasca di prima pioggia, vista l'assenza di recapiti naturali, è stata prevista una trincea di drenaggio a sezione trapezia di base 4 m, altezza 1.2 m e lunghezza 45 m. Al di sotto della trincea è ricavato un bauletto in ghiaia alto 3.5 m, avente la finalità di collegare il fondo vasca con gli strati a maggiore permeabilità (10-4 m/s).

Con riferimento alla vincolistica, non si rilevano condizioni particolari, ad esclusione dell'ampia fascia (1000 m) dalla sponda dei corsi d'acqua; il corso del Calore si sviluppa a circa 800 metri di distanza.

La strada si inserisce nell'ambito di una delle tante strade rurali che attraversano il territorio.

Non si prevedono particolari modifiche rispetto al progetto definitivo che prevedeva una strada del tutto analoga anche se in posizione leggermente diversa, ma comunque all'interno del corridoio di cui al progetto definitivo.

E' prevista per questa fascia l'idrosemina, ma non la restituzione ad uso agricolo, trattandosi di area espropriata. La realizzazione della strada di emergenza richiederà una riduzione dell'area di idrosemina. L'idrosemina verrà realizzata invece in corrispondenza della originaria strada di emergenza, che verrà comunque realizzata per il collegamento con l'area di cantiere e quindi dismessa alla fine dei lavori con restituzione all'uso originario.

Non si prevedono movimenti terra che modificano in maniera sostanziale il bilancio globale delle terre.

La prescrizione si inserisce nell'ambito di indagine individuato come B. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

**Variante: Prescrizione 57** - spostare la strada di emergenza da via San Giovanni (Km 24+188,60) a via Vallo Rotondo sullo stesso Km 24+188,60 (Comune di Telese n. 18).

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

La variante riguarda un collegamento stradale già previsto nel progetto definitivo che collega l'area di sicurezza FA04 al km 24+200 alla strada pubblica via S. Giovanni Il nuovo collegamento sarà realizzato seguendo l'estradosso della galleria GA 02 (al di sopra del rinterro della galleria) collegandosi alla Via Vallo Rotondo (quest'ultima si collega con Via. S. Giovanni).

La strada avrà la stessa sezione tipo del progetto definitivo, con sezione trasversale di larghezza pari a 5.50 m (due corsie da 2.75 m).

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di smaltimento in grado di raccogliere e smaltire le acque insistenti sulla piattaforma stradale. Si è scelto di drenare l'acqua insistente su di essa tramite cunette che scaricano in caditoie in scarico all'interno delle tubazioni di collettamento in PVC-U sotto la piattaforma stradale. Vista la pendenza trasversale della carreggiata, quasi ovunque a capanna, si prevedono due dorsali di collettamento, una sul lato destro e una sul lato sinistro, che si uniscono al termine del tratto stradale in un'unica tubazione finale che conduce le acque verso la vasca filtrante, che costituisce recapito finale di smaltimento. Vista l'assenza di recapiti naturali, a fine linea, è previsto un fosso disperdente avente base di larghezza 2.5 m e lunghezza 31 m, altezza 2.8 m. Al di sotto della base è ricavato un bauletto in ghiaia alto 1.5 m, avente la finalità di collegare il fondo vasca con gli strati a maggiore permeabilità (10-4 m/s) posti, secondo il profilo geologico, a quella profondità. Lato collina, a sud-est della strada, si prevede la realizzazione di fossi filtranti di protezione e raccolta delle acque ruscellanti dal versante; i fossi hanno altezza 1 m e larghezza alla base 1 – 1.5 m. Al di sotto della base è ricavato un bauletto in ghiaia alto 3 m, avente la finalità di collegare il fondo fosso con gli strati a maggiore permeabilità (10-4 m/s) posti, secondo il profilo geologico, a quella profondità. Lato valle, a nord-ovest della strada, è previsto un fosso filtrante largo alla base 50 cm ed alto 50 cm, senza bauletto.

Il contesto interessato della variazione in esame si riferisce ad un'area del Comune di Telese collocata sul territorio attraversato dalla galleria artificiale GA 02 e che alla fine dell'opera verrà ripristinata alle condizioni originarie.

Con riferimento alla vincolistica, non si rilevano condizioni particolari, ad esclusione dell'ampia fascia (1000 m) dalla sponda dei corsi d'acqua; il corso del Calore si sviluppa a circa 800 metri di distanza.

Non si prevedono particolari modifiche rispetto al progetto definitivo che prevedeva una strada del tutto analoga anche se in posizione leggermente diversa, ma comunque all'interno del corridoio di cui al progetto definitivo.

Non si prevedono movimenti terra che modificano in maniera sostanziale il bilancio globale delle terre.

La prescrizione si inserisce nell'ambito di indagine individuato come C. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

**Variante: Prescrizione 59 e 60** - *eliminare le strade di cantiere temporanee previste su via Vallo Rotondo e utilizzare la viabilità privata esistente (Comune di Telese n. 27) - eliminare, per quanto tecnicamente possibile, delle strade temporanee di cantiere di accesso all'area di emergenza uscita Telese della galleria, utilizzando la viabilità privata esistente (Comune di Telese n. 28);*

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Telese (BN)

La variante di cui alle prescrizioni 59 e 60, riguarda un collegamento stradale già previsto nel progetto definitivo che collega l'area di sicurezza FA05 al km 25+250 alla strada via di Vallo Rotondo. La viabilità provvisoria è finalizzata a garantire il collegamento della viabilità locale esistente con l'area di soccorso e fabbricato tecnologico Galleria Telese al km 25+250.

La realizzazione di una viabilità provvisoria è necessaria per gestire il transitorio tra la fase di attivazione della nuova linea e la costruzione della viabilità definitiva che sfrutta in parte il vecchio sedime della L.S. In questo modo si riesce a garantire l'accesso all'area di soccorso in ogni fase di esercizio e contemporaneamente la non interruzione del traffico sulla linea esistente. Lo sviluppo della viabilità temporanea di cantiere avverrà *ante-operam* in riferimento alle opere previste per la realizzazione della galleria e dell'uscita di sicurezza.

Il progetto definitivo prevedeva una strada con una sezione trasversale di larghezza pari a 4 m, raggio minimo delle curve circolari pari a 11 m, pendenza delle livellette inferiore a 16%, di lunghezza complessiva pari a 792.60 m. Il nuovo collegamento avrà le medesime caratteristiche ma una lunghezza complessiva di 315.82 m.

Da un punto di vista progettuale, nei tratti in rilevato, la soluzione adottata prevede lo scarico dei deflussi meteorici provenienti dalla piattaforma, attraverso embrici, posizionati ad un passo idraulicamente verificato, in fossi di guardia collocati al piede dei rilevati. I fossi, tutti a sezione trapezia con sponde inclinate di 45° sull'orizzontale, possono essere drenanti oppure fossi di semplice convogliamento. Nel primo caso, come descritto meglio in seguito, alla base del fosso verrà realizzato un bauletto in materiale drenante. Nei tratti in trincea lo smaltimento è assicurato da cunette alla francese in CLS, a lato carreggiata. La cunetta scarica, con passo idraulicamente verificato, all'interno di pozzetti in CLS prefabbricati, aventi dimensioni interne 50x50 cm o 100x100 cm e dotati di griglia in ghisa D400 sagomata come la stessa cunetta e con dimensioni interne 40x40. Una linea di tubazioni di collettamento, in PVC-U SN8, convoglia le acque ai vari punti di scarico previsti.

La nuova strada temporanea per l'accesso all'area di imbocco interessa lo stesso ambito di paesaggio di tipo rurale in area periurbana della precedente soluzione di PD.

Rispetto alla soluzione di progetto definitivo la strada ha un percorso minore e si sviluppa per una prima parte sul pianoro di Via Vallo Rotondo in area destinata a cantiere, e nell'ultimo tratto scende lungo la scarpata per arrivare all'imbocco della galleria.

Entrambe le soluzioni prevedevano il tratto a mezza costa sulla ripida scarpata, ma la soluzione in variante accorcia questo tratto.

Le prescrizioni si inseriscono nell'ambito di indagine individuato come D. Da un punto di vista ambientale, non si hanno variazioni sugli impatti valutati in relazione al progetto definitivo.

### **CONSIDERATO che**

- Il Proponente dichiara ai sensi del D.L.vo n.163/2006, art.169, comma 3) e dell'art. 1 co. 15 del D.L. 32/2019, convertito con L. 55/2019, che le varianti presentate: (i) non assumono rilievo localizzativo, in quanto ricadenti nel corridoio urbanistico individuato in sede di approvazione del progetto da parte del Commissario, (ii) non comportano altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto definitivo assentito con Ordinanza del Commissario n. 36/2018; (iii) hanno valore non superiore del 50% rispetto al valore del progetto definitivo e non risulta necessaria l'attribuzione di nuovi finanziamenti.
- Le risultanze dell'istruttoria confermano quanto sopra e indicano che le varianti presentate non determinano variazioni degli impatti previsti nei precedenti studi, se si escludono alcuni aspetti con riferimento al rumore per la prescrizione n. 52
- Si è infine verificato che le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto definitivo come meglio dettagliato nel parere [ID\_5171].

**ESAMINATA E VALUTATA** tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa

### **RILEVATO che:**

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, del Progetto esecutivo dell'*Asse Ferroviario Napoli-Bari Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano.1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese*” così come disposto dalla Divisione;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati.

La variante non assume rilievo localizzativo (D.L.vo n.163/2006, art.169, comma 3).

Le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto definitivo con delibera CIPE n.29/2018 del 21/03/2018, come dettagliato nel parere di questa CTVA sulla Verifica di Attuazione – Fase 1 [ID5711].

Le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera ed esecutivo del lotto, né incidono su alcuna delle componenti ambientali considerate e coinvolte, e anche dal punto di vista del sistema della Cantierizzazione, le modalità organizzative e realizzative delle opere non comporteranno modifiche sostanziali rispetto a quanto già previsto, con variazioni che non determinano implicazioni ambientali in fase di cantierizzazione.

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali si conclude quindi che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, le varianti progettuali proposte non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato.

## la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

### 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 sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto “Asse Ferroviario Napoli-Bari. Infrastrutture Ferroviarie Strategiche-Legge 443/2001 Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano -1° Lotto funzionale: Frasso Telesino-Telese”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore con le seguenti condizioni:

<b>Condizione ambientale n. 1 (integrazione prescrizione n. 52)</b>	
Macrofase	Progettazione esecutiva
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	Considerato che la ottemperanza della prescrizione n. 52, con la modifica della tipologia di barriere antirumore, comporta variazioni nei risultati della modellazione acustica con aumento dei superamenti ai ricettori ed individuazione di nuovi ricettori sui quali saranno necessari interventi diretti, si prescrive che, prima dell’approvazione del progetto esecutivo, la documentazione specifica di valutazione dell’impatto sulla componente rumore e delle conseguenti mitigazioni sia portata a conoscenza del pubblico attraverso apposito avviso al pubblico di ripubblicazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo da parte del Proponente
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	--

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**