



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. 340 del 24 ottobre 2022

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Itinerario Napoli-Bari</i> <i>Raddoppio tratta Cancello-Benevento II Lotto funzionale</i> <i>Frasso Telesino – Vitulano</i> <i>3° sublotto San Lorenzo-Vitulano</i> <i>Progetto esecutivo</i></p> <p>IDVIP 8619</p>
Proponente:	<p><i>R.F.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 Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 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 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio;

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*”;

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 Italia S.p.A Direzione Investimenti Area Sud S.O. Progetti Adriatica (di seguito Proponente) con nota prot. 674 del 20/06/2022, acquisita al prot. MiTE-82928 del 4/07/2022, ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di verifica di variante ai sensi dell'art. 169 comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, per quanto applicabile all'art. 216, comma 27 del D.Lgs. 50/2016,, per l'intervento "*Itinerario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancellò-Benevento - II Lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano 3° sublotto San Lorenzo-Vitulano*";
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi *Divisione*) che, con nota prot.n. MiTE-87295 in data 13/07/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi *Commissione*) con prot.n. CTVA-4835 in data 13/07/2022, ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata per l'avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata.

PRESO ATTO che relativamente al progetto "*Itinerario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancellò-Benevento - II Lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano 3° sublotto San Lorenzo-Vitulano*":

- l'itinerario Napoli – Bari, tratta Frasso Telesino - Vitulano rientra nell'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del CIPE 121/2001 nonché nel Piano Nazionale per il Sud (PNS), come individuato dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011;
- l'intervento è compreso tra quelli finanziati anche con le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), la cui realizzazione sconta le stringenti tempistiche per l'ultimazione dei lavori fissate al 2026;
- con Ordinanza n. 36, pubblicata in Gazzetta Ufficiale – foglio delle inserzioni – n. 52 in data 5 maggio 2018, il Commissario ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della L. 164/2014 e s.m.i., degli artt. 166 e 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., il progetto definitivo del primo lotto funzionale Frasso Telesino – Telese e del secondo lotto funzionale Telese – San Lorenzo Maggiore della tratta ferroviaria Frasso Telesino - Vitulano;
- con Ordinanza n. 44, pubblicata in Gazzetta Ufficiale – foglio delle inserzioni – n. 81 in data 11 luglio 2019, il Commissario ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della L. 164/2014 e s.m.i., degli artt. 166 e 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., il progetto definitivo del terzo lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano della tratta ferroviaria Frasso Telesino - Vitulano;
- con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2022\PROVV000033 del 6 aprile 2022 RFI ha inviato il progetto esecutivo dei lotti II e III del Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino – Vitulano al Ministero della Transizione Ecologica ai fini della verifica di attuazione ai sensi dell'art. 185, comma 7 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;
- Nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo, è emersa la necessità di apportare variazioni al progetto definitivo dei lotti II e III, derivanti dal recepimento delle prescrizioni di cui alle Ordinanze nn. 36/2018 e 44/2019 e da ottimizzazioni scaturite dal passaggio dalla progettazione definitiva a quella esecutiva.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa all'*Itinerario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancellò-Benevento - II Lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano 3° sublotto San Lorenzo-Vitulano. Progetto esecutivo*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MiTE-87295 del 13/07/2022.

RILEVATO inoltre che:

Il II lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano ricade nell’ambito della Regione Campania ed interessa il territorio dei Comuni di Solopaca, Castelvenere, Guardia Sanframondi, San Lorenzo Maggiore, Ponte, in Provincia di Benevento.

Fa parte del complessivo tracciato che si estende per una lunghezza pari a circa 30 km e si pone in prosecuzione del I lotto funzionale, Frasso Telesino – Telese. IL 3° sublotto San Lorenzo – Vitulano ha inizio al Km 39+050, subito dopo la stazione di San Lorenzo, fino ad arrivare al Km 46+950.700.

L’inizio del progetto, per le Opere Civili, è il km 39+050, subito dopo la stazione di San Lorenzo.

Dalla stazione di San Lorenzo fino al km 40+600 circa il progetto si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica.

Tra il km 39+690 e il km 40+400 circa viene ripristinata una viabilità minore in affiancamento lato nord alla sede ferroviaria. Dal km 40+600 fino a fine intervento la linea è in variante rispetto alla sede della linea storica.

Finito il tratto in raddoppio, la nuova linea taglia a raso la sede del binario della linea storica portandosi in affiancamento al binario esistente, lato sud.

Tra il km 40+983 e il km 41+213 la tratta in progetto sovrappassa il Fiume Calore con un viadotto di lunghezza complessiva pari a 230m a cui si aggiungono 44m di struttura scatolare, (spalla A) con la quale il viadotto sovrappassa anche la S.P. 106 consentendone il mantenimento in sede.

La linea, in questo tratto, attraversa il Comune di Ponte ed in particolare l'area compresa tra il Calore, a nord, e la S.S. Telesina a sud (attualmente in fase di progettazione esecutiva il raddoppio in sede della S.S. Telesina da parte di Anas). Al km 41+570 viene rilocalizzata la fermata di Ponte, si inserisce sul nuovo tracciato in trincea, a sud dell'abitato. L'accessibilità alla fermata avviene attraverso una piazza lineare antistante l'ingresso, con accosto del kiss&ride e fermata bus, adiacente al nuovo parcheggio auto. La viabilità di adduzione, a doppio senso di circolazione, è collegata alla Strada Provinciale 106 e, dopo un breve tratto in rettilineo, che ricalca un tratto di viabilità esistente, si dispone parallela linea ferroviaria. All'interno del parcheggio, la circolazione dei mezzi è ad anello, con corsie e raggi di manovra adeguati alla svolta dei bus.

L'altimetria è condizionata dalla necessità di sottopassare la S.P. Vitulanese al km 41+760. Questa costituisce infatti l'unica via di accesso all'abitato di Ponte dalla S.S. Telesina. La presenza di numerosi accessi privati ha di fatto escluso la possibilità di una variante altimetrica della strada. La provincia di Benevento ha inoltre previsto la realizzazione di una nuova viabilità che collega la S.P. Vitulanese alla S.P. 156. L'accesso alla fermata viene proprio da questa nuova viabilità provinciale.

Al km 41+758 la linea entra in galleria per un breve tratto (galleria Ponte 466 m). Nell’ambito territoriale, in uscita dalla galleria Ponte, è prevista la realizzazione di una nuova S.S.E.

Tra il km 42+520 ed il km 43+000 la tratta in progetto sovrappassa ancora il Fiume Calore con un viadotto di lunghezza complessiva pari a 480m.

Superato il Calore, la linea in progetto taglia il binario esistente a raso e torna in galleria (galleria Reventa) per un tratto di 228 m. L'area di imbocco lato Cancello è realizzata in affiancamento al S.P. 106/ via G. Ocone per la quale è garantita la funzionalità durante le fasi di scavo. La configurazione definitiva dell’imbocco prevede un tratto di galleria artificiale scatolare, al di sopra della quale sarà riportata la strada S.P. 106 nella sua sistemazione definitiva.

Al km 40+430 circa, fra l'imbocco lato Benevento della Galleria Reventa e l'imbocco lato Cancello della successiva Galleria Le Forche, la tratta in progetto scavalca con un ponte di sviluppo pari a 50 m il Torrente Reventa. Al km 43+480 il tracciato ritorna in galleria (galleria Le Forche) per 2.246 m.

In uscita dalla galleria (Vallone Fangara) un breve tratto in trincea riporta la linea in progetto sul sedime già realizzato a doppio binario. Dal km 45+900 circa, poco prima dell'innesto sul doppio binario esistente, la velocità si riduce a 160 km/h. La fine intervento opere civili è al km 46+372 circa (Imbocco Galleria Mascambroni).

Nel tratto terminale del lotto tra le PK 46+372 (fine Opere Civili) e la PK 46+950 (coincidente con la pk 107+657 circa LS) è inoltre previsto il raddoppio del binario e relativa elettrificazione all'interno della galleria esistente Mascambroni di lunghezza pari a circa 730 m, la cui sezione è già predisposta per ospitare il doppio binario e che attualmente esercita a singolo binario (binario dispari). All'interno della galleria Mascambroni sono previsti inoltre limitati interventi di adeguamento alla STI "Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie" che consistono nell'adeguamento della larghezza e dell'altezza del marciapiede esistente, la posa del corrimano, la realizzazione dell'impianto di emergenza e della segnaletica di emergenza.

Nell'istanza avanzata dal proponente, oggetto della presente procedura, le varianti proposte, previste in recepimento delle prescrizioni nn. 38, 39, 43,44, 48 dell'Ordinanza n 36 del 5 maggio 2018 e nn. 43,52,58,59,60 dell'Ordinanza n.44 dell'11 luglio 2019.

Il proponente non ha definito se esse sono localizzative o non localizzative, pertanto la Commissione, al fine di procedere con la verifica delle varianti di cui sopra, ha avuto l'onere di definirle, in funzione del fatto che la modifica progettuale ricadesse o meno all'interno del "corridoio urbanistico", come individuato dal Progetto Preliminare approvato con Delibera 94/2006 e dal Progetto Definitivo approvato con Delibera 84/2017.

Le variazioni progettuali elaborate a seguito delle prescrizioni delle Ordinanze sono riassunte in Tabella 1.

PRESCRIZIONI	WBS	DESCRIZIONE
Ordinanza n.36/2018 – Prescrizione n. 38	NV14A – NV14B	Modifica della rotatoria della SP 106 al km 30+900 presso la fermata di Solopaca in conformità alle norme.
Ordinanza n.36/2018 – Prescrizione n.39	NV15	Adeguamento normativo relativo alla variante SP 81 al km 31+800 con previsione della chiusura della strada provinciale e deviazione del traffico sulla SP 88 al Km 32+500
Ordinanza n.36/2018 – Prescrizione n.43	IN10 - SL06 – IN11 – SL08 – SL09 – SL07 – IN12 – VI12	Abbassamento della livelletta ferroviaria tra la fine della fermata di Solopaca e la zona di imbocco della galleria Cantone
Ordinanza n.36/2018 – Prescrizione n.44	SL07 – NV15 – NV05	Traslazione verso est di circa 200 m del sottovia SL07 per permettere di abbassare ulteriormente il rilevato
Ordinanza n.36/2018 – Prescrizione n.48	IV02 – RI35 - NV22 – NV23A	Realizzazione di una nuova viabilità che collega le abitazioni interessate dalla soppressione PL alla Pk 37+900 direttamente alla S.P. 106 lato Teleso
Ordinanza n.44/2019 – Prescrizione n.43	NV27	Realizzazione dell'intersezione provvisoria legata alla fase di cantiere della SP 108 con la SP 159“
Ordinanza n.44/2019 – Prescrizione n.52	NV26-NV32	Realizzazione del collegamento del raccordo della NV26 con la SP 106
Ordinanza n.44/2019 – Prescrizione n.58	GN 07- IN21 -TR29	Indagini stratigrafiche e geotecniche del terreno relative ai fenomeni franosi quiescenti interessati da varie parti del tracciato in oggetto
Ordinanza n.44/2019 – Prescrizione n.59	GN 07- IN21 -TR29	Indagini stratigrafiche e geotecniche del terreno relative ai fenomeni franosi quiescenti interessati da varie parti del tracciato in oggetto

Ordinanza n.44/2019 – Prescrizione n.60	GN 07- IN21 -TR29	Indagini stratigrafiche e geotecniche del terreno relative ai fenomeni franosi quiescenti interessati da varie parti del tracciato in oggetto
--	-------------------	---

Tabella 1: Varianti oggetto di verifica

VARIAZIONI PROGETTUALI A SEGUITO DI PRESCRIZIONI ORDINANZA N. 36/2018

Variante - Prescrizione n. 38

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

Comuni: Castelvenere

Prescrizione

Rispettare, relativamente alla intersezione con la SP 106 al km. 30+900 presso la fermata di Solopaca, le norme sulle intersezioni a rotatoria di cui al D.M. 19 aprile 2006 attraverso l'introduzione di una intersezione del tipo "a goccia" (Provincia di Benevento n.6).

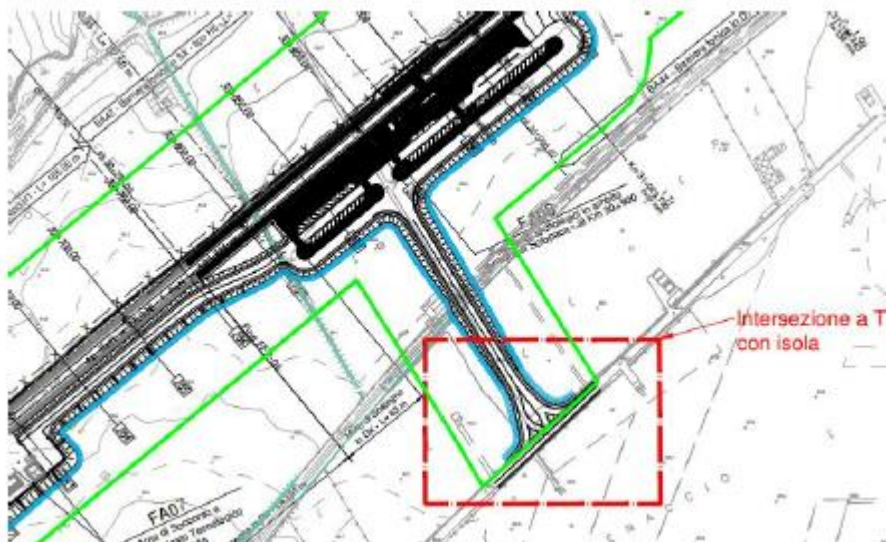


Figura 1: Intersezione tra la NV14 e la SP 106

Modifica progettuale

Nel progetto definitivo, l'incrocio non prevedeva l'intersezione a goccia.

Nel Progetto esecutivo è stata inserita un'isola divisionale in luogo dell'intersezione a "T". L'intersezione è stata adeguata secondo le norme DM 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali. La modifica dell'intersezione ha previsto la realizzazione delle isole di traffico che consentono la corretta separazione delle varie manovre di svolta dei veicoli.

Analisi ambientali

Le modifiche previste per la viabilità NV14A dal PD al PE non riguardano la posizione planimetrica dell'opera, quindi non si prevedono cambiamenti sostanziali per quanto riguarda l'uso del suolo.

L'intervento non incide sulla componente rumore trattandosi di una strada non modificata rispetto al PD.

Analogamente alla originaria soluzione, la strada di progetto non prevede interazione con le acque superficiali.

Per quanto riguarda la progettazione di opere a verde, considerata la nuova intersezione non più a “T”, il PE prevede il solo inerbimento dell’isola.

Variante - Prescrizione n. 39

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

Comuni: Guardia di Sanframondi

Prescrizione

Rispettare, relativamente alla variante SP 81 al km 31+800 con previsione della chiusura della strada provinciale e deviazione del traffico sulla SP 88 al Km 32+500, le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al D.M. 5 novembre 2001 - Categoria C1 e le norme sulle intersezioni a rotatoria di cui al D.M. 19 aprile 2006 attraverso l’introduzione di una rotatoria sulla SP81 (Provincia di Benevento n. 7);

Modifica progettuale

Il progetto definitivo prevedeva una semplice intersezione a T. Il progetto di adeguamento, sviluppato tenendo conto della prescrizione, prevede la risoluzione dell’interferenza mediante la realizzazione di un nuovo tracciato, fuori sede, con opera di attraversamento in sottovia in corrispondenza della progressiva km 32+400 della linea ferroviaria.

La connessione con la SP106 sarà effettuata con una intersezione a raso del tipo a rotatoria.

La strada è classificata come Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F Extr). Il progetto prevede la realizzazione di una viabilità costituita da una soluzione base a 2 corsie di marcia, una per ogni senso di marcia, secondo la sezione tipologica F2 ovvero una sezione costituita da una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 8.50 m composta da una corsia per verso di marcia pari a 3.25 m e banchine laterali pari a 1.00 m.

Il tracciato proposto possiede un andamento plano-altimetrico compatibile con i vincoli imposti dalla nuova linea ferroviaria, nel rispetto per il sottovia dei franchi di sicurezza minimi di norma (si garantisce un franco di 5.50 m), e delle viabilità esistenti nell’intento di minimizzare gli impatti e la salvaguardia dei territori attraversati.

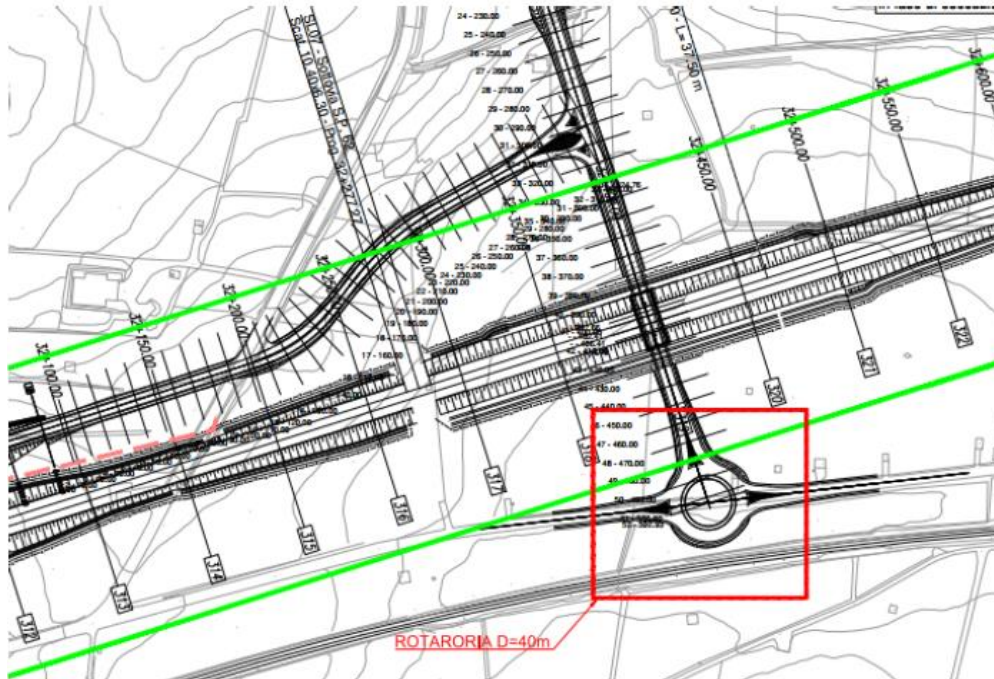


Figura 2: Inserimento di rotatoria all'intersezione tra NV15

Analisi ambientali

Il contesto interessato della variazione in esame si riferisce ad un'area del Comune di Guardia Sanframondi, con deviazione del traffico sulla S.P. 88 al km 32+500.

Il sito di interesse mostra l'assenza di vincoli.

Per quanto attiene all'uso del suolo, non si prevedono cambiamenti sostanziali nel passaggio da PD a PE: si riscontra un leggero aumento del consumo di suolo che tuttavia sarà in buona parte restituito attraverso l'inerbimento della rotatoria a raso e con l'inerbimento delle aree intercluse che si vengono a creare.

Con riferimento al rumore, non si individuano criticità o addirittura le condizioni di percorribilità della strada con la bretella di collegamento e la rotonda di immissione sulla S.P. 81 rendono il traffico più scorrevole.

Non vi sono interferenze con le acque superficiali.

Relativamente alle opere a verde, poiché si prevede la chiusura della strada provinciale e la deviazione del traffico sulla SP 88 al Km 32+500, attraverso l'introduzione di una nuova rotatoria, sarà necessario inerbire le rotatorie che sono a raso e di andare a modificare laddove possibile gli interventi di ripristino delle nuove aree intercluse che si vengono a creare.

Variante - Prescrizione n. 43

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

Comuni: Guardia di Sanframondi

Prescrizione

Abbassare quanto più possibile la livelletta ferroviaria tra la fine della fermata di Solopaca e la zona di imbocco della galleria Cantone riducendo di almeno due metri la quota del ferro sul viadotto Capuano e modificando la tipologia delle opere di scavalco del Rio Capuano (Comune di Guardia Sanframondi n. 1d).

Modifica progettuale

Il tratto interessato dall'abbassamento della livelletta va dalla pk 31+000 circa alla pk 32+900 ovvero dalla fermata di Solopaca, per poi riallinearsi al tracciato da Progetto Definitivo in corrispondenza del tombino IN12. All'interno di questo tratto ricadono varie opere che è stato necessario modificare nel PE per l'ottemperanza alla prescrizione ed in particolare:

le opere di attraversamento idraulico: VI12 (Viadotto Capuano), i sottovia SL06, SL07, SL08, SL09, i rilevati RI22, RI23, RI24, RI25, RI26, RI27

Di queste, l'opera maggiormente interessata dall'abbassamento della livelletta è il VI12, per il quale viene richiesto espressamente che venga abbassato di 2m. Inoltre, si prevede anche la variazione della tipologia e dello spessore dell'impalcato. Alle suddette variazioni si aggiunge anche la richiesta inserita nella prescrizione di considerare anche una riduzione di 5 m nella luce dell'impalcato, portandola a 30 m.

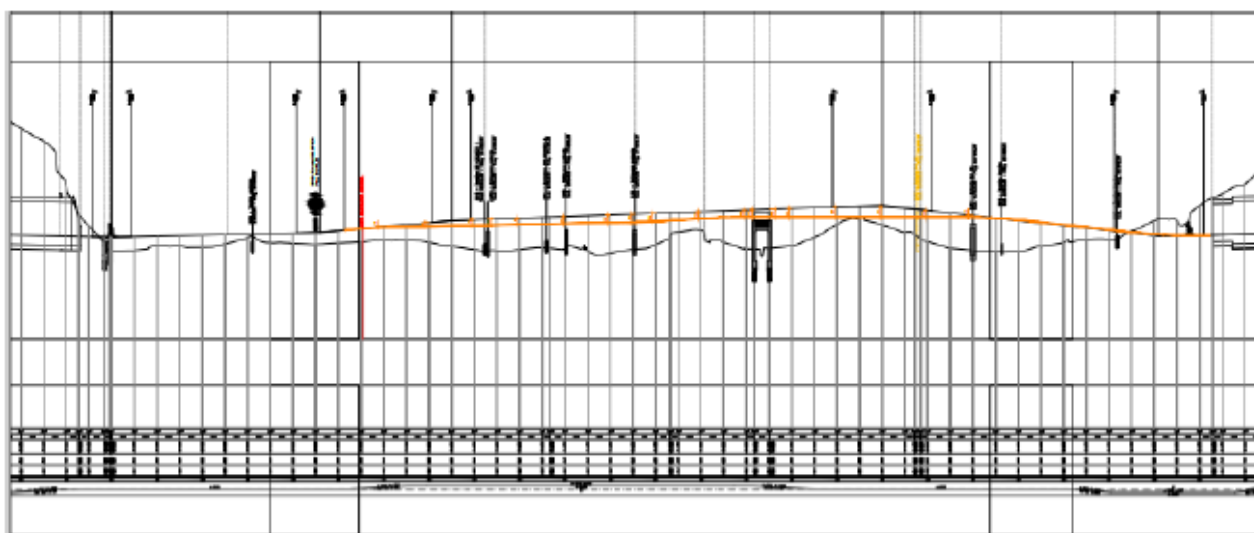


Figura 3: Abbassamento della livelletta

Analisi ambientali

Le modifiche previste non inducono cambiamenti per quanto riguarda la vincolistica. La modifica si inquadra in una richiesta di riduzione dell'impatto ambientale e quindi, in questo caso, si tratta di un miglioramento rispetto al PD.

Dal punto di vista paesaggistico, la nuova livelletta permette di eliminare alcune opere di sostegno necessarie nella progettazione di PD. A seguito della soluzione proposta sono stati eliminati i muri presenti nelle WBS RI23, RI25 e RI26, perché non più necessari, ed è stata ridotta l'altezza e l'estensione in pianta del muro RI27. Per quanto riguarda il viadotto VI12 (Viadotto Rio Capuano) la progettazione di PE prevede la riduzione della luce da 35 a 30 metri. Per ridurre l'altezza dell'impalcato viene ipotizzato un impalcato a via inferiore con un'altezza di circa 1,6 m. Queste modifiche alla tipologia del viadotto riducono l'impatto dell'opera sulla componente paesaggistica.

Per quanto riguarda l'uso del suolo, l'abbassamento della livelletta provoca una minore necessità di materiali per rilevati e conseguentemente un minor impatto dell'opera.

In termini acustici, la variazione in oggetto non comporta modifiche al clima acustico.
Non vi sono interferenze con acque superficiali.

Variante - Prescrizione n. 44

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

Comuni: Guardia di Sanframondi

Prescrizione

Prevedere la traslazione verso est di circa 200 m del sottovia SL07 per permettere di abbassare ulteriormente il rilevato (Comune di Guardia Sanframondi n. 1e)

Modifica progettuale

Per il recepimento della prescrizione è stato necessario, oltre ad adeguare la geometria dello scatolare del sottovia SL07, modificare anche il tracciato delle NV05 e NV15. La viabilità NV15 è stata traslata di circa 200 metri verso Est per permettere l'abbassamento della livelletta ferroviaria.

Il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la viabilità come strada locale a destinazione particolare, adottando una sezione trasversale con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 6,50 m composta da due corsie da 2,75 m e banchine pari a 0,50 m.



Figura 4: Stralcio di PE relativo all'abbassamento del rilevato (la freccia indica il Sottopassaggio della viabilità locale alla Linea Ferroviaria per ripristino viabilità esistente (SL07))

Il tracciato è stato definito mediante un andamento plano-altimetrico compatibile con il raccordo alla viabilità esistente e nel rispetto del franco minimo prescritto in corrispondenza dell'opera di attraversamento.

Per il recepimento della prescrizione è stato necessario, oltre ad adeguare la geometria dello scatolare del sottovia SL07, modificare anche il tracciato delle NV05 e NV15. La viabilità NV15 è stata traslata di circa 200 metri verso Est per permettere l'abbassamento della livelletta ferroviaria.



Figura 5: Traslazione verso est del sottovia SL07

Analisi ambientali

Il sito di interesse mostra l'assenza di vincoli nell'area in cui verrà realizzato il sottopasso SL07. Inquadrando l'intervento nell'area vasta, la strada attraversa fascia di rispetto fluviale del Vallone Focara (D. Lgs. 42/2004 Art. 142 c.1 lett. "c" (fascia di rispetto fluviale) all'interno dell'ambito 3 in cui la relazione paesaggistica aveva già stimato un impatto basso tra l'altro già previsto in PD.

Le modifiche previste per la realizzazione del sottopasso SL07 e per tutta la viabilità NV15 non prevedono cambiamenti sostanziali per quanto riguarda l'uso del suolo nel passaggio da PD a PE.

Per la componente rumore, la variazione non comporta l'insorgenza di criticità.

Non vi sono interferenze con acque superficiali.

Per quanto riguarda le opere a verde, la traslazione di circa 200 metri dell'intervento NV05, porterà alla creazione di aree intercluse, per le quali sono previsti interventi di ripristino.

Variante - Prescrizione n. 48

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

Comuni: Ponte

Prescrizione

Prevedere una nuova viabilità che collega le abitazioni interessate dalla soppressione PL alla Pk 37+900 direttamente alla S.P. 106 lato Teleso, utilizzando in parte il sedime della Linea Storica (Comune di Ponte n. 3).

Modifica progettuale

In sede di PD era stata sviluppata la viabilità NV23, come adeguamento della viabilità locale esistente in corrispondenza del tratto della nuova linea ferroviaria compreso tra il km 38+300 ed il km 38+650, necessaria al fine di garantire continuità ai collegamenti locali esistenti adiacenti la linea ferroviaria di progetto. L'intervento di adeguamento prevedeva, in particolare, un nuovo collegamento stradale tra i rami della rete locale esistente prossimi alla nuova linea ferroviaria, ed è caratterizzato da un'opera di attraversamento costituita da un nuovo ponte stradale (NW02, evidenziato con un cerchio in Figura 6) adiacente al nuovo ponte ferroviario "Fornace", compreso tra pk 38+413 e pk 38+443, (VI18) e di pari luce (L=30).

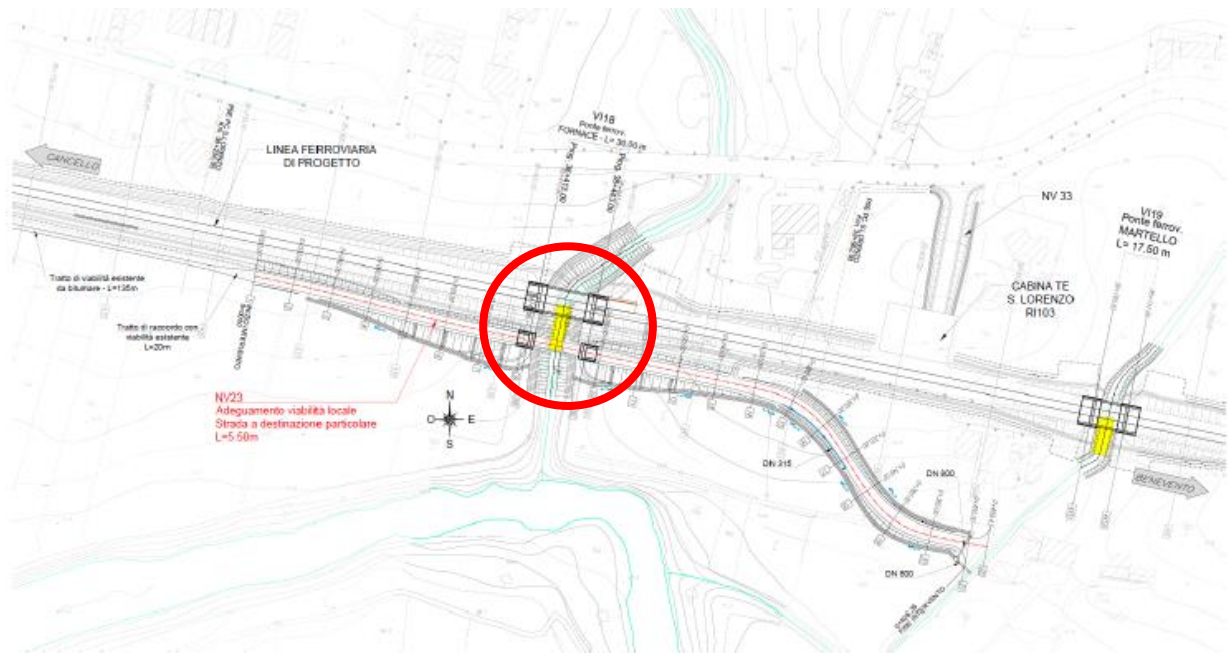


Figura 6: PD – Viabilità NV23

In ottemperanza alla prescrizione n. 48, è prevista in PE la realizzazione del prolungamento della NV23 fino all'innesto con NV21 (nuova viabilità NV23A) in affiancamento alla LS. Detto prolungamento ha implicato la realizzazione dei due ponti denominati NW03 e NW04, uno per superare il Vallone del Corpo, l'altro per superare il Vallone del Lago. Entrambe le opere per essere realizzate necessitano della demolizione di una opera esistente.



Figura 7: Soluzione di PE – Viabilità NV23A e opera NW03

A seguito dei chiarimenti resi dall'Amministrazione Comunale in ordine a tale prescrizione, nel corso dello sviluppo della Progettazione Esecutiva e d'intesa con il Referente di Progetto, (rif. nota del RdP al Comune di Ponte RFI-DIN-DIS.NBA0011P20210000404 del 01/06/2021) il Proponente ha definito un diverso tracciato della viabilità rispetto a quello graficizzato nell'Allegato 1 all'Ordinanza n.36.

Il tracciato della viabilità in variante proposto si sviluppa nel secondo Sublotto della tratta in prosecuzione alla viabilità NV23, oggetto di consegna a 180gg, prosegue in affiancamento alla Linea Ferroviaria di nuova progettazione tra le progressive 38+550 – 38+800, per poi innestarsi sulla viabilità NV24, anch'essa oggetto della consegna a 180gg.

Il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la viabilità come strada locale a destinazione particolare, adottando una sezione trasversale con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 5,50 m composta da due corsie da 2,75m in analogia alla NV23.

La nuova viabilità, coincide con il tratto vicino alla soppressione del passaggio a livello con la viabilità esistente che termina poco prima del Vallone del Corpo, mentre nella parte compresa tra il Vallone del Corpo e il Cavalcavia IV02 il tracciato della nuova viabilità prosegue sul sedime della linea storica.

All'altezza del cavalcavia IV02, la nuova viabilità si distacca dal sedime della linea storica per passare sotto il manufatto, attraversare il Vallone del Lago e riconnettersi alla NV21 che si collega direttamente alla SP106.

Le viabilità NV23 e NV23B saranno realizzate per fasi successive come da schema seguente.

1. Realizzazione della Viabilità NV23, viabilità a carattere provvisorio con funzione di collegamento per il traffico locale;



Figura 8: Fase 1

2. Realizzazione della Viabilità NV23B (in blu) e successiva demolizione dell'ultimo tratto della Viabilità NV23 (in giallo)

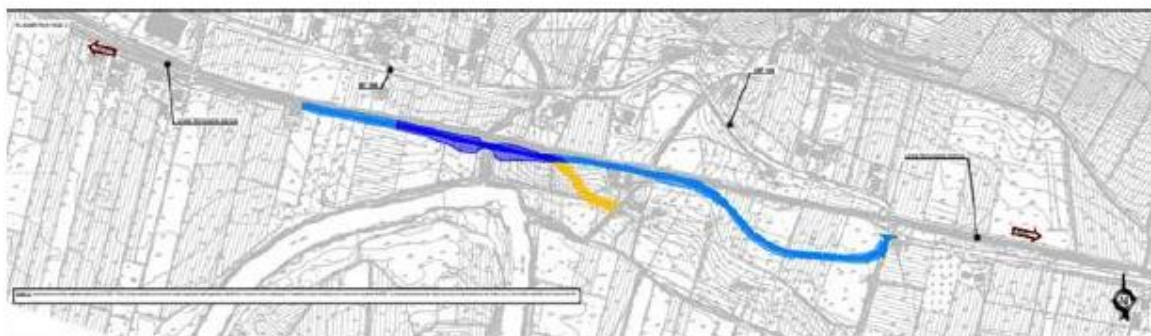


Figura 9: Fase 2

3. Completamento ed esercizio sulla Viabilità NV23B



Figura 10: Fase 3

Il recepimento della prescrizione congruente con le indicazioni condivise tra il RdP ed il Comune di Ponte ha comportato quindi le modifiche progettuali della NV23B e realizzazione di un nuovo ponte stradale NW05, al posto dei NW03 e NW04.

Il tracciato della viabilità in variante rispetto alla soluzione graficizzata in PD si sviluppa in prosecuzione alla viabilità NV23, già individuata nella soluzione graficizzata, e prosegue in affiancamento alla Linea Ferroviaria di nuova progettazione tra le progressive 38+550 – 38+800, per poi innestarsi sulla viabilità NV24, già prevista in PD.

Analisi ambientali

Il contesto interessato dalla variazione in esame si riferisce ad un'ampia area del Comune di Ponte.

L'intervento per la realizzazione del NV22 ricade nella fascia di tutela dei corpi idrici, in particolare del Vallone del Lago; tuttavia l'intervento va a sostituire con uno scostamento minimo quanto già previsto in PD. L'attraversamento di questa area sarà compensato con l'introduzione di un'opera di mitigazione ambientale per rinaturalizzare le sponde dei Valloni, che anche se non presentano caratteri naturali di particolare pregio, rappresentano comunque un elemento di connessione da tutelare.

Non si evidenziano problemi di carattere paesaggistico in quanto, la realizzazione della nuova viabilità non introduce modifiche significative all'assetto del paesaggio, già valutato e così come modificato dall'inserimento della nuova infrastruttura ferroviaria

La nuova viabilità si inserisce in un territorio ad uso agricolo (principalmente vigneti e colture arboree) e viene posizionato, per buona parte, al posto della infrastruttura ferroviaria esistente. Il consumo di suolo risulterà leggermente maggiore rispetto a quanto previsto in PD.

Con riferimento alle componenti rumore e acqua superficiali, l'intervento in variante non introduce elementi innovativi rispetto a quanto già valutato.

Le opere a verde sono state riprogettate. L'inserimento della nuova viabilità in alcuni casi (ambito E) riduce lo spazio delle aree che rimangono intercluse nello spazio ricompreso tra la nuova ferrovia e il vecchio tracciato.

VARIAZIONI PROGETTUALI A SEGUITO DI PRESCRIZIONI ORDINANZA N. 44/2019

Variante - Prescrizione n. 43

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

Comuni: Ponte

Prescrizione

Prevedere per la deviazione provvisoria della SP 108 "vitulanese", nell'ambito della cantierizzazione dell'imbocco della galleria "Ponte" lato Cancello, l'intersezione con la strada SP 159 "Variante di Ponte" del tipo a rotatoria (Provincia di Benevento Settore Viabilità n. 2 dell'allegato 2)".

Modifica progettuale

La viabilità in oggetto riguardava la deviazione provvisoria alla S.P. 4 "Vitulanese" (NV27A), ed era finalizzata a garantire continuità al collegamento stradale esistente durante le fasi di lavorazione connesse con la realizzazione del tratto di imbocco in artificiale lato Cancello della galleria "Ponte" (GA12). La progettazione esecutiva della viabilità provvisoria NV27 è stata sviluppata in ottemperanza alla suddetta Prescrizione, come riportato nello stralcio planimetrico. La connessione con la S.P. 106 è effettuata con un'intersezione a raso del tipo a rotatoria, di diametro pari a 32 m, costituita da un'isola centrale, una fascia per facilitare la svolta a sinistra ai veicoli pesanti, un anello circolatorio percorribile a senso unico antiorario e da isole divisionali materializzate.

L'invento è finalizzato a garantire continuità al collegamento stradale esistente durante le fasi di lavorazione connesse con la realizzazione del tratto di imbocco in artificiale compreso tra il km 41+758 ed il km 41+850 (GA12).

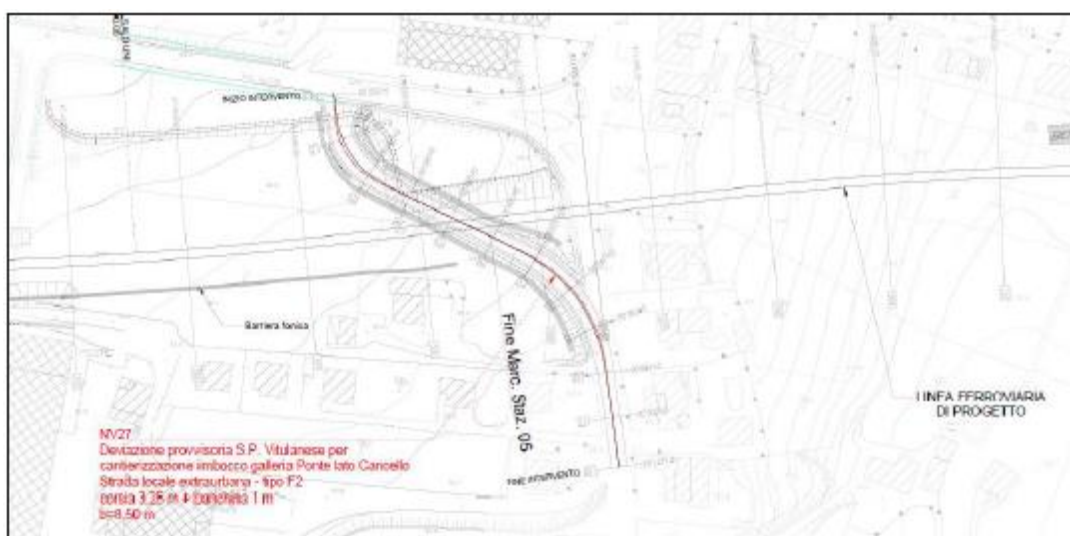




Figura 11: Stralcio planimetria PD (in alto) e PE (in basso)

Analisi ambientali

Il sito di intervento si trova in area delimitata da vincolo paesaggistico art. 136 D.Lgs 42/04; appartiene inoltre alla zona “VIRI” del PTP del Taburno, che comprende aree a prevalente carattere agricolo (in particolare vigneti ed uliveti) con presenza di un tessuto edificato diffuso, costituito da originario insediamento di case sparse riconnesso da edilizia a destinazione residenziale, commerciale e produttiva di più recente impianto, anche indotta dalle opere infrastrutturali.

L’intervento ricade inoltre all’interno dell’ampia fascia (1000 m) dalla sponda dei corsi d’acqua (il corso del Calore si sviluppa a circa 500 metri di distanza dall’inserimento della nuova rotatoria richiesta dalla prescrizione 43), la quale fino all’approvazione del Piano Paesaggistico della regione Campania non ricopre ruolo di vincolo.

La strada si inserisce in un ambito prevalentemente urbanizzato e sostituirà la viabilità provvisoria prevista in PD con una modesta traslazione del tracciato verso est causata dall’inserimento della rotatoria per l’immissione sulla S.P. 106, pertanto la percezione visiva non ne viene alterata, poiché l’assetto viario era già presente e la modifica risulta poco percepibile a vista. L’introduzione della rotatoria e la modifica al tracciato della NV27 interessano lo stesso ambito di paesaggio individuato nel PD; pertanto, non si riscontrano interferenze diverse da quello del progetto di PD. LA variazione morfologica interessa parzialmente l’opera che nella sua modifica di PD al posto di una intersezione a raso prevede l’introduzione di una rotatoria. Inoltre, le modifiche avranno carattere temporaneo ed alla fine delle attività sarà ripristinata la viabilità esistente.

Con riferimento al consumo di suolo, la realizzazione della rotatoria e della nuova viabilità di PE comporterà, rispetto a quanto previsto in PD un aumento nell’estensione areale dell’intervento; tuttavia, buona parte ricade sul sedime stradale esistente. Il consumo di suolo effettivo, quindi, aumenterà di pochi mq ed avrà un carattere temporaneo poiché la viabilità preesistente sarà ripristinata a fine attività.

Per quanto riguarda la componente rumore, Le modifiche provvisorie alla viabilità non prevedono sostanziali variazioni al regime del traffico sulla deviazione prevista in PD, se non un migliore scorrimento della circolazione con conseguente diminuzione di inquinamento acustico.

La nuova viabilità non prevede interferenze con le acque superficiali.

Variante - Prescrizione n. 52

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

Comuni: Torrecuso

Prescrizione

Realizzazione del collegamento del raccordo della NV26 con la SP 106 mediante una viabilità con tracciato parallelo alla linea ferroviaria, che si innesta sulla NV26 e sulla viabilità del parcheggio della stazione, quest'ultima connessa alla SP 106 con l'inserimento di una rotonda, come rappresentato nello specifico allegato grafico (Comune di Torrecuso nn. 13 e 14 dell'allegato 2)

Modifica progettuale

Nell'ambito del PD la viabilità NV32 aveva lo scopo di garantire il collegamento della S.P. 106 con le aree di parcheggio a servizio della nuova Fermata Ponte-Casalduni.

L'area interessata si riferisce ad una zona di raccordo tra la zona artigianale-commerciale e la viabilità esistente, già posta al servizio della Stazione Ferroviaria mediante il prosieguo fino alla strada provinciale Vitulanese, in modo che il traffico pesante non vada a gravare sulle vie comunali dimensionalmente inadeguate.

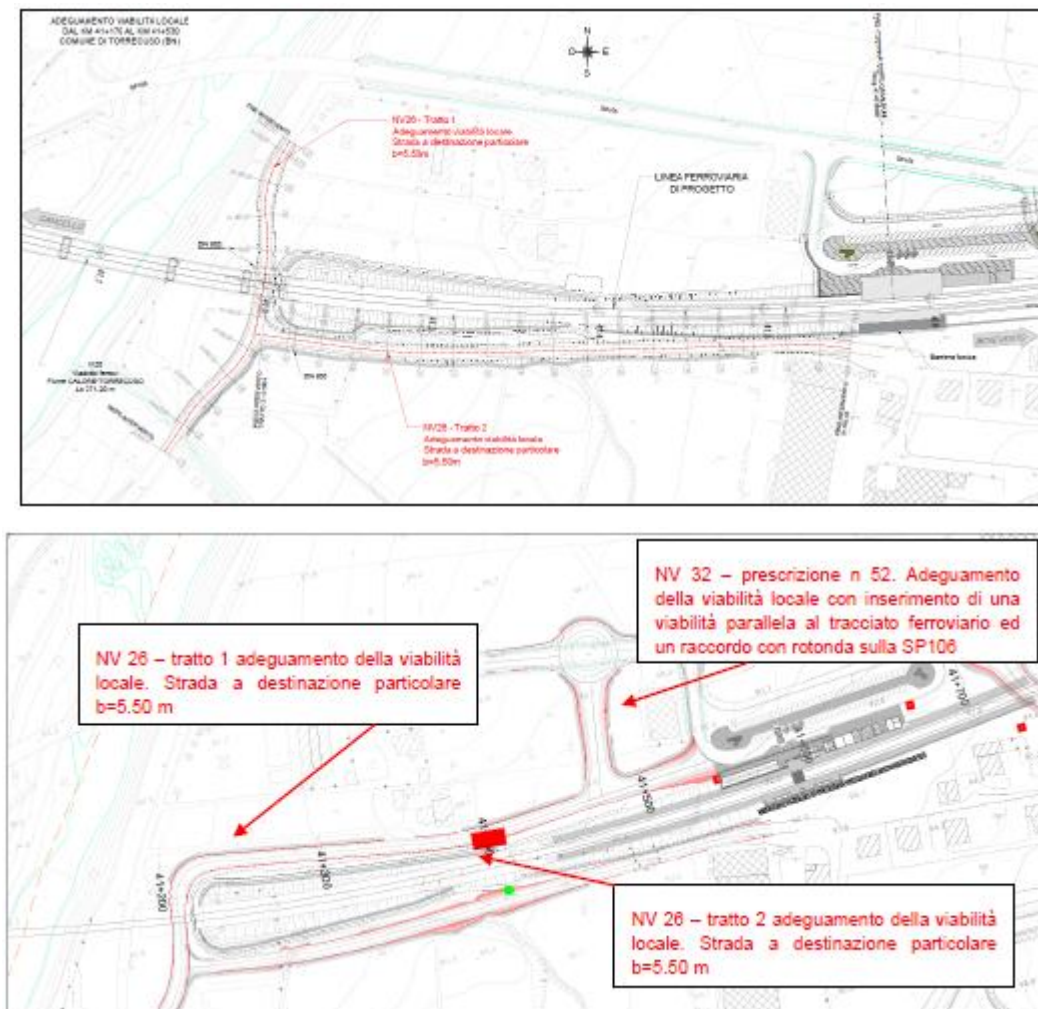


Figura 12: Stralcio planimetria PD (in alto) e PE (in basso)

Analisi ambientali

L'intervento ricade in parte nella fascia di rispetto fluviale, e per tutta la sua estensione nell'ampia fascia (1000 m) dalla sponda dei corsi d'acqua, la quale fino all'approvazione del Piano Paesaggistico della regione Campania non ricopre ruolo di vincolo, oltre che in area di vincolo art. 136 D.Lgs 42/04 (area di notevole interesse paesaggistico del Monte Tamburro). Tuttavia, l'intervento in progetto si innesta su una viabilità preesistente che costeggia l'alveo e va a sostituire parte della stessa allontanandosi dalle sponde del fiume; inoltre il nuovo tracciato possiede un andamento plano-altimetrico compatibile con le fasce di pericolosità idraulica individuate dal PAI.

Dal punto di vista paesaggistico quindi le modifiche del territorio sono molto basse; la porzione di viabilità introdotta nel PE in sostituzione di quella interferente con la linea ferroviaria di progetto ricade in area di pertinenza ferroviaria e non influisce sulla percezione del paesaggio, pertanto, non si peggiorano gli aspetti paesaggistici rispetto alle valutazioni del PD.

L'introduzione della bretella di collegamento e della rotatoria di immissione sulla SP106 di nuova progettazione, rimangono ad una quota tale da non interferire con la percezione dell'area che si colloca in adiacenza al rilevato ferroviario a quota maggiore. Inoltre, per limitare l'impatto della nuova viabilità saranno inseriti dei filari alberati lungo la strada che corre parallela alla ferrovia.

La strada di collegamento con la SP106 si inserisce nell'ambito di una delle tante strade rurali che attraversano il territorio non modificando la percezione del paesaggio preesistente.

Con riferimento all'uso del suolo, l'intervento si inserisce in territorio residenziale a tessuto discontinuo ed in parte seminativi in aree non irrigue. L'intervento compensa l'eliminazione della viabilità preesistente poiché ricadente nel sedime ferroviario. Si evidenzia che l'intervento si sviluppa in buona parte nell'area di pertinenza ferroviaria; solo una piccola porzione di intervento riguarderà aree a seminativi non irrigui e vigneti. La variazione progettuale rispetto al PD comporterà un lieve aumento di consumo di suolo che comunque ricade per buona parte sulla SP106 già esistente. Il Proponente, pertanto, afferma che non c'è un significativo aumento del consumo di suolo.

La nuova viabilità non genera aree intercluse in quanto corre parallela alla nuova linea ferroviaria in progetto ed adiacente a quest'ultima.

Con riferimento alla componente rumore, si evidenzia la presenza di due ricettori R119 (residenziale) e R120 (industriale), entrambi ricadenti all'interno della fascia A di pertinenza acustica. Non si rilevano particolare criticità, anzi la nuova soluzione progettuale è migliorativa in quanto le condizioni di percorribilità della strada con la bretella di collegamento e la rotatoria di immissione sulla S.P.106 rendono il traffico più scorrevole migliorando il clima acustico preesistente.

Non vi sono interferenze con acque superficiali.

Varianti - Prescrizioni n. 58-59-60

Comuni: Telese

Prescrizione

58. *Approfondire, anche con indagini in sito e prove di laboratorio, le conoscenze stratigrafiche e geotecniche del terreno relativamente ai fenomeni franosi quiescenti interessati dal tracciato ferroviario tra il km 45+750 e il fine della linea; verificare l'efficacia delle eventuali opere di contenimento degli scavi e la modifica delle condizioni di stabilità del terreno nelle condizioni ante e post operam; mantenere una costante manutenzione del tombino di attraversamento del Vallone Fangara, in considerazione dei potenziali apporti di frazione solida derivante dai processi erosivi in atto a monte dello stesso al fine di garantirne sempre il corretto funzionamento idraulico e di evitare potenziali sovralluvionamenti della sede ferroviaria in concomitanza di eventi pluviometrici con basse ricorrenze;*

59. Approfondire, anche con indagini in sito e prove di laboratorio, le conoscenze stratigrafiche e geotecniche del terreno relativamente ai fenomeni franosi quiescenti interessati dal tracciato ferroviario tra il km 45+950 e il km 46+100;

60. Approfondire, anche con indagini in sito e prove di laboratorio, le conoscenze stratigrafiche e geotecniche del terreno relativamente ai fenomeni franosi quiescenti interessati dal tracciato ferroviario tra il km 46+200 e il km 46+350.

Modifiche progettuali

Facendo seguito all'istanza presentata prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2022\0000674 del 20/06/2022, il Proponente riporta anche quanto svolto in ottemperanza alle n.3 prescrizioni di cui sopra relative alle indagini stratigrafiche e geotecniche del terreno relative ai fenomeni franosi quiescenti interessati da varie parti del tracciato in oggetto.

Non trattandosi di varianti progettuali, la Commissione ritiene non corretto includere tali indagini in questa procedura. La rispondenza a tali prescrizioni è oggetto di una specifica Verifica di Attuazione [ID 8317] ai sensi dell'Art. 185 c. 7 del D. Lgs 163/2006, attualmente in corso.

Ciò che è inerente questa procedura è la necessità che è emersa di progettare tre diversi interventi, non previsti in fase di PD, a seguito dell'introduzione di opere di sostegno e stabilizzazione a ridosso delle WBS TR28 e TR29, previste a valle delle indagini eseguite in ottemperanze alle prescrizioni n. 58, 59, 60. I 3 interventi sono riportati di seguito.

TR28 dal km 45+737 – 45+810

L'opera non era presente nel PD che prevedeva in questo tratto una semplice trincea in prosecuzione dell'uscita dell'imbocco della galleria Le Forche.

La soluzione prospettata nel PE mantiene la stessa impostazione dell'intervento previsto nel PD con i necessari affinamenti e miglioramenti che derivano dal passaggio da una progettazione di tipo preliminare (come quella inserita nell'ordinanza) ad una di tipo esecutivo.

La zona è perimetrata in frana dall'Autorità di Bacino. Negli stessi studi del PD viene indicata un'area con fenomeni di instabilità diffusi, in particolare, la carta geomorfologica evidenzia la presenza di corpi di frana quiescenti descritti come colamenti, che lambiscono l'area di imbocco, e di fenomeni gravitativi, descritti come deformazioni superficiali lente, che interessano diffusamente il versante.

Il modello geologico di PE ha sostanzialmente confermato quello di PD riconoscendo i fenomeni gravitativi che interessano diffusamente il versante. Peraltro, i rilevamenti di superficie hanno messo in evidenza riattivazioni recenti che hanno portato a discretizzare un corpo di frana per colamento anche nella zona della TR28 (comunque interessata da deformazioni superficiali anche nel modello del PD). Sul versante è in atto un monitoraggio inclinometrico con metodo tradizionale (L3 S009-In; IF15FR2).

Nel confermare quindi l'impostazione progettuale (paratia di pali, solettone su pali e aumento delle dimensioni del tombino), sono state inserite le seguenti modifiche:

- Il diametro dei pali della paratia è stato aumentato da 1200 mm a 1500 mm (con passo 1.7 m) per tenere conto della spinta di uno strato di terreno in frana la cui presenza è emersa dagli accertamenti eseguiti in sede di PE, che hanno evidenziato la presenza di attivazioni recenti in un'area non interessata da frane in sede di PD. Per contro si è proceduto ad una ottimizzazione e razionalizzazione delle lunghezze dei pali, previsti di 20 m nell'Ordinanza, e invece variati da 17 a 12 m in funzione delle diverse altezze di scavo.
- La paratia di pali è stata estesa anche a tergo del tombino IN24 che richiede scavi di altezza superiore a 8 metri già nella soluzione proposta in PD, da eseguire al piede della zona di frana prima descritta; l'aumento delle dimensioni, in larghezza e altezza, del tombino come prescritto nell'Ordinanza peggiora ancora di più la criticità di questi scavi, quindi l'inserimento di questa

paratia è apparsa una scelta obbligata; per il contenimento di questi profondi sbancamenti la paratia è stata quindi risvoltata e collegata alla paratia già prevista intorno al fabbricato FA14.

- Altre due paratie di pali di diametro 1000 mm sono state inserite sul lato di valle per il contenimento degli scavi necessari per il raccordo del tombino (aumentato di dimensioni) e il fosso del Vallone Fangara.

TR29 dal km 45+951 – 46+110

L'opera non era presente nel PD che prevedeva una semplice trincea a mezza costa.

Anche in questo caso, si è mantenuta la stessa impostazione dell'intervento in fase di PD, poiché le condizioni geologiche emerse dagli studi integrativi hanno confermato sostanzialmente quelle derivanti dal PD e quelle della perimetrazione di frana dell'Autorità di Bacino. Tutti gli studi individuano un fenomeno franoso tra le pk 46+000 e 46+100 circa definibile come colamento complesso quiescente con una potenza delle masse mobilizzate intorno ai 10m, la cui porzione più superficiale è interessata da diffusi fenomeni di deformazione viscosa delle coltri, quali creep e/o soliflusso.

La soluzione proposta nel PE, pur mantenendo l'impostazione dell'intervento di PD, inserisce i seguenti elementi migliorativi:

- Realizzazione di una paratia a monte discontinua mediante pali Ø1200 mm accoppiati a interasse 2.4 m collegati in testa da un cordolo in c.a.; questa paratia costituisce un setto resistente di adeguata rigidità che lascia però la necessaria "trasparenza" nei confronti dei percorsi idrici di sottosuolo.
- Realizzazione di trincee drenanti di profondità 4 m che verranno scavate a partire dal piano di campagna e quindi senza la necessità di realizzare profondi sbancamenti; la paratia di pali di monte rimarrà quindi sempre interrata andando a costituire un setto resistente senza che questo sia sollecitato per la realizzazione di uno sbancamento a valle; con la progressiva realizzazione delle trincee drenanti si abatteranno gli eventuali livelli di falda superficiali (in caso di lavorazioni in periodi piovosi) in modo da poter completare l'opera lungo linea (che richiederà un ulteriore scavo) in sicurezza.
- Realizzazione della struttura in c.a. di sostegno della linea ferrovia con una soletta di fondazione su pali Ø800mm di lunghezza 10m a passo 2.5m x 2.5m (come da soluzione di Ordinanza).

TR29 dal km 46+230 – 46+373

L'opera non era presente nel PD che prevedeva un semplice tratto a raso.

Le condizioni geologiche emerse dagli studi integrativi confermano sostanzialmente quelle derivanti dal PD e quelle della perimetrazione di frana dell'Autorità di Bacino.

L'area in esame è difficilmente accessibile, in quanto l'area a monte della ferrovia risulta interclusa dalla presenza della ferrovia stessa e dalle superfici boscate che risultano prevalenti, con presenza del corso d'acqua che costituisce ostacolo verso nord.

La soluzione di PE conferma sostanzialmente la soluzione prevista nella frase progettuale precedente, risolvendo la criticità principale che è rappresentata dall'esecuzione di trincee drenanti in area boscata. Si è ritenuto di evitare tale lavorazione sia per l'invasività sia perché l'area boscata risulta effettivamente stabile e non bisognosa di interventi. La soluzione di PE introduce quindi la modifica relativa alla sostituzione delle trincee drenanti nella porzione superiore del pendio con edicole drenanti. Le acque drenate dalle edicole vengono raccolte in un fosso di guardia e scaricata nel fosso adiacente.

Analisi ambientali

Il contesto interessato della prescrizione in esame si riferisce a tre aree del Comune di Teleso collocata sul territorio attraversato rispettivamente dalla galleria "Le Forche" (GN07) lato Benevento e attraversamento del vallone Fangara (tra il km 45+750 e il km 45+800) e dalla Trincea TR29 (tra il km 45+950 e il km 46+100 e tra il km 46+200 e il km 46+350).

L'intervento ricade in parte nella fascia di rispetto fluviale, e per tutta la sua estensione nell'ampia fascia (1000 m) dalla sponda dei corsi d'acqua, la quale fino all'approvazione del Piano Paesaggistico della regione Campania non ricopre ruolo di vincolo, oltre che in area di vincolo art. 136 D.Lgs 42/04 (area di notevole interesse paesaggistico del Monte Tamburro).

Come detto nel precedente paragrafo, le opere di sostegno subiscono una modifica in termini realizzazione e saranno costituite da pali di diametro 1500mm con interasse 1.70m; tuttavia, l'intervento non va comunque a modificare le valutazioni di tipo ambientale precedentemente effettuate, l'interferenza con la falda sarà limitata alla perforazione e non verrà alterato il deflusso sotterraneo della falda.

Con riferimento all'uso del suolo, le aree oggetto di prescrizione si inseriscono in territorio agricoli a seminativi in aree non irrigue e colture permanenti a vigneti. Gli interventi di PE introducono un consumo di suolo maggiore di quanto previsto in PD; tuttavia, dovendo comunque mettere in sicurezza le aree di frana, le opere progettate permettono di ridurre gli sbancamenti per mettere in sicurezza le opere in prossimità delle aree di frana.

Per quanto riguarda la componente rumore, non sono presenti ricettori.

Relativamente alle acque superficiali, le interazioni con le stesse, si limitano al tombino di attraversamento del vallone Fangara, sotto la nuova sede ferroviaria, le dimensioni consentono una agile attività di manutenzione e un adeguato transito della porzione solida; le precisazioni progettuali non vanno a modificare quando già valutato dal PD.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a *"Itinerario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancello-Benevento - II Lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano 3° sublotto San Lorenzo-Vitulano"*;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo.
- come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente, relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche localizzative e non localizzative relative alle varianti proposte è risultato non
- restano ferme tutte le verifiche e le autorizzazioni degli Enti competenti interessati alla realizzazione e all'esercizio delle opere in progetto, nonché le prescrizioni ancora da ottemperare.

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 le proposte di Variante relative a *“Itinerario Napoli-Bari Raddoppio tratta Cancello-Benevento - II Lotto funzionale Frasso Telesino – Vitulano 3° sublotto San Lorenzo-Vitulano”*, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

La Presidente f.f.

Avv. Paola Brambilla