



Wolfe

5,3

Handwritten signature

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

Parere n. 2868 del 9 novembre 2018

Progetto:	<p><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006</i></p> <p><i>Asse ferroviario Napoli-Bari</i></p> <p><i>Itinerario Napoli-Bari</i></p> <p><i>Raddoppio tratta ferroviaria Cancello - Benevento.</i></p> <p><i>I Lotto funzionale: Cancello - Dugenta/Frasso Telesino</i></p> <p><i>e</i></p> <p><i>Variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino</i></p> <p><i>nel Comune di Maddaloni</i></p> <p><i>Prescrizioni n° 14-15-18 - Allegato 1</i></p> <p><i>Ordinanza del Commissario n. 22 del 19 maggio 2016</i></p> <p><i>Progetto Esecutivo</i></p> <p>IDVIP 4188</p>
Proponente:	<p>RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</p>

Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto Esecutivo della Linea Ferroviaria "Asse ferroviario Napoli-Bari. Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello. Progetto Esecutivo delle prescrizioni nn. 14-15-18 di cui all'Allegato 1 della Ordinanza del Commissario n. 22 del 16 maggio 2016", alla luce della nota trasmessa dalla Società RFI S.p.A. (di seguito il "Proponente"), prot. 658 del 23/07/2018, acquisita al prot. DVA-2018-17261 del 24/07/2018, in cui il Proponente avanzava istanza relativa all'avvio della procedura di verifica varianti, art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016.

L'Opera in oggetto è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1, come contemplato dalla Delibera CIPE del 03 Agosto 2011, n°62, pubblicata in G.U. Serie Generale n°304/2011, che individuava tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud la direttrice ferroviaria "Napoli-Bari-Lecce-Taranto".

L'intervento di cui alla presente Procedura è stato compreso, in data 12 settembre 2014, fra quelli indicati all'art.1, del D.L. n°133/2014 "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo-Catania-Messina".

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di verifica varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, trasmessa con nota prot. 658 del 23/07/2018, acquisita al prot. DVA-2018- 17261 del 24/07/2018.

PRESO ATTO che con nota prot. DVA-2018-0018506 del 06/08/2018, acquisita al prot. CTVA-2018-0003007 del 80/08/2018, la Direzione per le Valutazioni Ambientali comunicava alla CTVA l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità dell'istanza.

VISTI

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. e in particolare l'art.8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;
- il Decreto Legislativo 12/04/2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e ss.mm.ii. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27/06/1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 03/03/1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii., "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del ma-

re, a norma dell'articolo 29 del D.L. 04/07/2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 04/08/2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

PRESO ATTO che:

- con la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), il CIPE ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 4 - Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto", l'intervento "Raddoppio Cancello - Frasso Telesino".
- con la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 "Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina", si prevedeva in particolare:
 - **art. 1, comma 1**, la nomina dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., sostituito con decreto legge 30 dicembre 2015, n. 210 (convertito in legge 25 febbraio 2015, n. 21) dall'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (successivamente prorogato con l'art. 1 comma 1138 della Legge n°205 del 27/12/2017 al 31/12/2020), Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- con il Parere n°434 del 04/03/2010, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA/VAS ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto "Asse ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio tratta ferroviaria Cancello - Benevento. 1° Lotto funzionale: Cancello - Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni.";
- con il Parere n° 2025 del 18/03/2016, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS ha approvato, con prescrizioni, la "Relazione di ottemperanza" sul progetto "Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento, 1a tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello", circa l'esatto adempimento del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui al Parere n°434 del 04/03/2010, con stralcio, da detto parere, del c.d. "Shunt di Maddaloni" e la verifica di ottemperanza alle prescrizioni dettate nell'ordinanza n.7 del 31 marzo 2015.

- con il Parere n° 2231 del 24/11/2016, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, ha approvato, con prescrizioni, il progetto della linea ferroviaria *"Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento – I Lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni- Interconnessioni Nord sulla Linea Storica Roma-Napoli via Cassino"*
- con il Parere n° 2221 del 11/11/2016, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS ha approvato, con prescrizioni, il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo ai sensi del D.M. 161/2012 sul progetto *"Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento – I Lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni- Interconnessioni Nord sulla Linea Storica Roma-Napoli via Cassino"*
- con l'Ordinanza n°22 del 16/05/2016 (GU del 19/05/2016), il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1, Lg 11/11/2014 n°164 e s.m.i., dell'art. 166 e dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., e degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., con prescrizioni, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'*"Asse ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari - Raddoppio tratta ferroviaria Cancello - Benevento. 1° Lotto funzionale: Cancello - Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni"*.

VISTA la nota prot. CTVA-2018-0003191 del 04/09/2018, con la quale il Presidente della Commissione VIA Speciale, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari per l'espletamento della Procedura;

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

- Analisi comparativa, ambientale ed archeologica tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo
- PIANI PARTICELLARI
 - Comune di Santagata dei Goti - Integrazioni per ottemperanza prescrizioni 14-15 dell'Ordinanza n.22
 - Comune di Dugenta - Integrazioni per ottemperanza prescrizione 18 dell'Ordinanza n.22
- RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE COMPLANARE km 11+872 - 12+258
 - Relazione tecnica e di sicurezza
 - Planimetrie, Profili e Sezioni trasversali
- FV02 - Fermata DUGENTA FRASSO TELESINO - Parcheggio e sistemazione superficiale
 - Planimetria, Sezioni e Particolari costruttivi
- VIADOTTO CANTINELLA dal km 12+245 al km 12+407
 - Pianta, Profilo, Prospetti e Sezione longitudinale
 - Impalcato e barriere, Sezioni trasversali e particolari costruttivi
- VIABILITÀ LOCALE km 12+259
 - Relazione tecnica e Sicurezza
 - Planimetria di progetto e tracciamento
 - Profilo longitudinale, sezioni tipo e sezioni trasversali

PRESO ATTO che l'opera, ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.M. 161/2012, consiste nella realizzazione della *"Cancello - Frasso Telesino e Variante alla linea Roma - Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni - I lotto funzionale"*, parte della tratta ferroviaria *"Itinerario Napoli-Bari, Raddoppio Tratta Cancello-Benevento"*, in particolare il progetto dell'opera prevede la velocizzazione e la realizzazione del raddoppio del tratto compreso tra Cancello e la Stazione di Dugenta Frasso, per un'estensione complessiva di circa 16.5 km, e la variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni (cosiddetto "shunt di Maddaloni"), da cui si innestano i collegamenti Nord e Sud verso Benevento e il collegamento con l'impianto di Marcianise Scalo.

ESAMINATI gli aspetti Tecnico-Ambientali che qui si riassumono:

3. GENERALITÀ

Il Raddoppio della tratta ferroviaria Cancello – Benevento si inserisce nel più complesso ed esteso intervento che prevede il potenziamento dell'intero itinerario Roma-Napoli-Bari, finalizzato al miglioramento della competitività del trasporto su ferro ottenuto riducendo tempi di percorrenza e incrementando i livelli presta-

zionali. La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma/Napoli – Bari prevede, infatti, interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie a singolo binario e varianti agli attuali scenari perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle migliori soluzioni che garantiscano la velocizzazione dei collegamenti e l'aumento dell'offerta generalizzata del servizio ferroviario, elevando l'accessibilità al servizio medesimo nelle aree attraversate.

L'intervento sulla "Cancello – Benevento" è suddiviso in due lotti funzionali: il primo lotto funzionale "Cancello – Dugenta Frasso", oggetto della presente progettazione, prevede la velocizzazione e la realizzazione del raddoppio nel tratto compreso tra Cancello e la Stazione di Dugenta Frasso, per una estensione complessiva pari a circa 16,5 Km.

Il Progetto prevede la velocizzazione a 180 Km/h ed il raddoppio della linea storica, procedendo in sostanziale affiancamento alla stessa per la tratta che va dall'esistente stazione di Dugenta Frasso (che diventa stazione di passaggio doppio/semplice binario), per circa 9 Km verso Napoli.

3.1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

3.1.1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'INTERVENTO

Le caratteristiche principali della nuova linea ferroviaria sono sintetizzate nel prospetto seguente:

LINEA	
Tipologia di linea	Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori)
Lunghezza variante	Km 16,500
Interasse binari	m 4.00
Velocità max di tracciato	Km/h 180 km/h
Accelerazione massima non compensata	m/sec ² 0.6
Massima sopraelevazione in curva	mm 160
Raggio planimetrico minimo	1.550 m
Raggio minimo dei raccordi circolari altimetrici	10.000 m
Pendenza massima longitudinale della linea	13‰
Gabarit	Tipo C
Modulo di stazione minimo	600 m
Fermate	3 (Valle di Maddaloni, Maddaloni, Dugenta-Frasso)

3.1.2. SEZIONE FERROVIARIA TIPO

La sezione tipo ferroviaria a doppio binario per velocità di progetto non superiori a 200 km/h utilizzata, presenta un interasse tra i due binari di corsa pari a 4,00 m. La larghezza della piattaforma standard nei tratti all'aperto presenta una larghezza complessiva rispettivamente pari a 13,70 m nel caso di sezione tipo in viadotto (filo esterno - filo esterno), e pari a 12,70 m per quelli delle sezioni tipo in rilevato e trincea.

Nei tratti di linea ferroviaria a singolo binario, sempre per velocità di progetto non superiori a 200 km/h, la larghezza trasversale della piattaforma è pari a 9,70 m nel caso di sezione in viadotto, mentre nel caso di sezione in rilevato e trincea è invece pari a 8,40m.

La massicciata (ballast) presenta uno spessore di 35 cm sotto traversa, in corrispondenza della rotaia più vicina al piano di regolamento. Il ciglio della unghiatra è disposto a 105 cm dalla rotaia più vicina e 10 cm sopra il piano del ferro; la pendenza del profilo della massicciata tra ciglio ed unghia è pari a 3/4.

3.1.3. TRATTA CANCELLO - DUGENTA FRASSO

La tratta di progetto Cancello - Dugenta Frasso (I lotto funzionale della tratta Cancello - Benevento) ha inizio al Km 0+623.379 della variante della L.S. Roma - Napoli Via Cassino, in corrispondenza della punta scambi dei deviatori 60U/1200/0.040, dai quali si slacciano sia il binario pari (BP) che dispari (BD) della linea in esame, che poi si sviluppano su sedi indipendenti per i primi 1.8 Km circa., prima di ricongiungersi con un interasse, per un breve tratto di misura variabile, pari a 4 m, fino al termine del progetto.

Il progetto termina con l'ingresso nella fermata di Dugenta-Frasso Telesino, situata nell'ambito dell'attuale fermata. Dalla pk 15+260 si riprende l'allineamento del sedime ferroviario esistente fino a fine tracciato. Il

nuovo asse fermata è ubicato alla pk 15+181.67 in corrispondenza del nuovo sottopasso di stazione ciclope-donale; i nuovi marciapiedi sviluppano una lunghezza di 300 m.

La livelletta in ambito di stazione è praticamente orizzontale come l'attuale.

Il progetto termina alla pk 16+500 corrispondente alla pk 143+069.30 della LS subito dopo la galleria artificiale esistente dello scavalco della strada S.S. Fondo Valle Isclero, tale opera non viene modificata in quanto già idonea al recepimento del raddoppio della Linea Cancello-Benevento.

Le tipologie di opere previste ed attinenti al PUT in oggetto, rientrano principalmente nelle categorie:

- opere di linea (rilevati, trincee, viadotti, gallerie, ecc.);
- opere per la risoluzione di interferenze con infrastrutture esistenti (viabilità, opere idrauliche, ecc.);
- fabbricati, stazioni e fermate.

Ad esse si aggiungono gli interventi di mitigazione acustica (barriere antirumore) nonché gli interventi di armamento e tecnologie per l'attrezzaggio finale della linea.

3.2. OPERE D'ARTE

Il progetto delle opere all'aperto prevede la realizzazione di n°5 Viadotti e delle relative opere accessorie, nonché di n° 9 tra Cavalcaferrovia e Sottovia. I Viadotti sono tutti realizzati con campate in cassoncini prefabbricati in c.a.p. di luce standard $L=25.00$ m, e con campate in struttura mista acciaio-calcestruzzo, di $L=43.00$ m (Valle di Maddaloni) e $L=34.00$ tutti gli altri. Il Viadotto S. Giorgio è l'unico a non avere luci da 25.00 m.

La soluzione strutturale per i Cavalcaferrovia è sempre quella standard con luci $L=25.00$ m (campate in cassoncini prefabbricati in c.a.p.), mentre per i sottovia si è sempre adottata una struttura scatolare da $L=13.80$ e dimensioni adeguate all'attraversamento.

3.3. CARATTERISTICHE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

3.3.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGRAFICO

▪ GEOLOGIA

L'area di studio si colloca nella porzione centro-occidentale della Regione Campania, in corrispondenza del tracciato ferroviario di collegamento tra Napoli e Bari. In particolare, la tratta Cancello - Frasso Telesino si sviluppa per circa 16.5 km in direzione SSW-NNE sulla linea Caserta - Foggia, mentre la variante alla linea (Shunt) si estende per circa 8.6 km e ricade quasi completamente nel comune di Maddaloni. Il tracciato progettuale impegna settori di territorio posti a quote comprese tra 40 m s.l.m. e 400 m s.l.m. circa, mentre le quote progetto variano da 43 m s.l.m. a 120 m s.l.m..

Dal punto di vista morfologico, l'area è caratterizzata dalla presenza di ampi settori pianeggianti o sub-pianeggianti, localmente separati dai rilievi carbonatici del gruppo dei Monti Tifantini-Monti di Durazzano. I principali corsi d'acqua dell'area sono rappresentati, da Nord a Sud, dal Vallone del Ferro, Torrente San Giorgio, Torrente Isclero, Vallone Riosecco, Vallone Grottole, Vallone Calvarino e Canale di Carmignano.

Per quanto concerne l'assetto litostratigrafico locale, i principali elementi di criticità geologica sono connessi alla presenza di depositi di copertura fortemente eterogenei, sia dal punto di vista litologico che per le caratteristiche fisico-meccaniche. Nei settori di piana alluvionale, pertanto, sono presenti locali orizzonti alluvionali e transizionali con caratteristiche geotecniche mediocri o addirittura scadenti..

▪ GEOMORFOLOGIA

Dal punto di vista strutturale, l'area di studio è caratterizzata da un assetto piuttosto regolare ed omogeneo, connesso essenzialmente con la tettonica compressiva, trascorrente ed estensionale che ha interessato questo settore della Catena Appenninica a partire dal Miocene. In generale, le principali strutture tettoniche appaiono parzialmente sepolte al di sotto dei depositi quaternari e, pertanto, l'esatta definizione dei rapporti geometrici tra le varie unità geologiche è generalmente complessa e di non facile lettura.

L'area di studio, in relazione alla complessa evoluzione geologica subita, risulta fortemente influenzata dal locale assetto stratigrafico e strutturale, oltre che dai fenomeni di modellamento superficiale che l'hanno interessata durante il Quaternario e dalle importanti variazioni eustatiche succedutesi nel tempo. L'evoluzione

morfologica del territorio ed i principali elementi geomorfologici rilevati, pertanto, sono direttamente connessi al deflusso delle acque correnti superficiali ed ai fenomeni gravitativi e/o erosivi agenti lungo i versanti. Ad essi si aggiungono, inoltre, locali elementi di origine strutturale, depositi di genesi vulcanica e forme di origine antropica.

Sotto il profilo geomorfologico e dei fenomeni di dissesto, l'area di studio non presenta elementi di particolare criticità per le opere in progetto, in quanto i tratti all'aperto si sviluppano essenzialmente in settori di territorio sub-pianeggianti o a debole acclività, che limitano fortemente lo sviluppo di fenomeni erosivi o di dissesto di particolare rilevanza e intensità. Nel tratto in galleria, sui versanti, sono presenti fenomeni poco estesi e piuttosto superficiali che coinvolgono generalmente le coltri di copertura eluvio-colluviali o le porzioni più superficiali ed alterate del substrato geologico locale.

Sussistono inoltre delle interferenze dirette con alcuni corsi d'acqua superficiali. Tali interferenze comunque non costituiscono elementi di possibile pericolosità dal punto di vista geomorfologico, dal momento che esse si verificano in corrispondenza di opere all'aperto.

▪ GEOTECNICA

Per la caratterizzazione geotecnica del tracciato di interesse e la definizione della stratigrafia e dei parametri geotecnici di progetto, sono state prese in considerazione tutte le campagne geognostiche eseguite nell'area in esame propedeuticamente alla redazione del Progetto Definitivo.

Lungo il tracciato, sulla base delle indagini, sono state definite le seguenti unità geotecniche principali:

- **Coltri eluvio – colluviali**
- **Limi argillosi, Limi sabbiosi e Sabbie limose**
- **Argille lacustri**
- **Argille varicolori: argille e argille limose**
- **Tufo**

Sono presenti anche Arenarie e Calcarei, solitamente però incontrati a profondità tali da non essere di particolare rilevanza ai fini della progettazione geotecnica delle opere in esame. In entrambi i casi si tratta di rocce con caratteristiche piuttosto buone e comunque nettamente superiori a quelle delle unità sovrastanti.

▪ INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

La porzione centrale della Regione Campania è caratterizzata da una notevole complessità idrogeologica, strettamente connessa alla presenza di differenti successioni sedimentarie e numerose strutture tettoniche con motivo idrogeologico tipico dell'Appennino meridionale, quale la giustapposizione laterale e verticale di unità carbonatiche di elevata permeabilità con successioni sedimentarie a scarsa permeabilità.

Nell'area in esame sono stati individuati undici complessi idrogeologici, distinti sulla base delle differenti caratteristiche di permeabilità e del tipo di circolazione idrica che li caratterizza.

I dati piezometrici e sui punti d'acqua indicano la presenza di più falde acquifere ubicate nel sottosuolo a quote diverse:

- una serie di falde acquifere superficiali, localizzate entro poche decine di metri dal p.c. nei livelli acquiferi e acquitardi dei Complessi dei Terreni Quaternari, Vulcaniti e Arenarie;
- una falda acquifera basale, circolante nel Complesso Carbonatico.

3.4. ASPETTI ARCHEOLOGICI

Nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MiBACT, è stato redatto il Progetto delle Indagini Archeologiche, formalmente trasmesso da Italfer con nota prot. ASI.DO/NA.0080232.14.U, e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 14021 del 11/12/2014. Le indagini archeologiche sono attualmente in corso di esecuzione.

Nell'ambito della presente fase progettuale è stata inoltre prevista e quantificata l'assistenza archeologica ai movimenti terra in fase costruttiva.

Pertanto nell'ambito della fase costruttiva dovrà essere assicurato da parte dell'Affidatario che tutti i lavori di scavo (di qualsiasi entità, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri) siano seguiti costantemente da personale

specializzato archeologico e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso delle attestazioni SOA per la categoria OS25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare eventuali reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso delle attività di scavo, con l'eventuale necessità dell'avvio di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza con la quale pertanto manterranno costanti contatti.

4. IL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano di Monitoraggio di Progetto individua i punti in cui eseguire le misure nonché le modalità di esecuzione delle stesse. In funzione della tipologia di interventi previsti e del sistema di cantierizzazione progettato, il monitoraggio ambientale nelle diverse fasi Ante Operam (AO), Corso d'Opera (CO) e Post Operam (PO) si concentra sulle componenti: Acque superficiali, Acque sotterranee, Suolo e sottosuolo, Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Vegetazione, Flora e Fauna e Ambiente sociale.

I punti di misura sono stati scelti tenendo conto dei possibili impatti delle lavorazioni e delle opere sull'ambiente naturale ed antropico esistente; la localizzazione è riportata sulle Planimetrie di ubicazione dei punti di monitoraggio.

I dati di monitoraggio saranno elaborati mediante strumenti informatici in grado di acquisire, trasmettere, archiviare ed analizzare coerentemente l'insieme di dati proveniente dalle diverse componenti specifiche monitorate nel tempo, memorizzati e gestiti da un Sistema Informativo Territoriale (SIT) su una base informativa georeferenziata costituita dagli elementi caratteristici del progetto e delle diverse componenti ambientali, dal database delle misure e degli indicatori, delle schede di rilevamento, delle analisi e dei riferimenti normativi e progettuali.

I ricettori sono stati individuati sulla base di un'analisi del territorio e degli studi ambientali svolti per il progetto in esame e sono costituiti prevalentemente da edifici ad uso residenziale. In alcuni casi si tratta di un tessuto edilizio residenziale uniforme e compatto (come ad esempio in corrispondenza del comune di Acera), in altri casi si tratta di case sparse, con annessi agricoli.

5. GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA

5.1.1. GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA

I materiali da scavo che verranno prodotti dalla realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria "Cancello-Frasso Telesino", saranno, ove possibile, reimpiegati nell'ambito delle lavorazioni a fronte di un'ottimizzazione negli approvvigionamenti esterni o, in alternativa, conferiti a siti esterni.

Con riferimento ai fabbisogni delle opere in progetto, quota parte dei materiali di scavo prodotti dalle lavorazioni presentano caratteristiche geotecniche e chimiche idonee per possibili utilizzi interni quali formazione di rilevati (previo trattamento di normale pratica industriale descritto di seguito), rinterri, riempimenti e coperture vegetali, secondo le tabelle riepilogative dei quantitativi prodotti e loro gestione [mc in banco], distinte per le WBS di progetto (Work Breakdown Structure o struttura analitica di progetto).

Relativamente alla gestione dei materiali di scavo in qualità di sottoprodotti, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi del D.M. 161/2012 è stato approvato, con prescrizioni, con Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale -VIA/VAS del MATTM n. 2221 del 11/11/2016.

6. LE VARIANTI PROGETTUALI

6.1. DEFINIZIONE E MOTIVAZIONE DELLE VARIANTI

Con Ordinanza n. 22 del 16 maggio 2016 (pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 19/05/2016), il Commissario ha approvato, con prescrizioni, il Progetto Definitivo della tratta "Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Cancello – Benevento, 1° lotto funzionale Cancello – Dugenta/Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma – Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni". Al punto 8 del dispositivo della suddetta Ordinanza è riportato "Il progetto esecutivo delle opere di cui alle prescrizioni riportate con carattere corsivo nell'allegato 1 e riprodotte graficamente nelle tavole facenti parte dell'allegato 1, redatto dall'Impresa appaltatrice sarà sottoposto, a cura di RFI S.p.A., previa verifica della sussistenza di tutti e tre i requisiti previsti dall'art. 169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., alla procedura di cui all'art. 169, commi 4 e 6, del

citato decreto per le successive valutazioni di competenza delle Amministrazioni interessate e conseguente possibilità di diretta approvazione a cura di RFI S.p.A. medesima."

In particolare le prescrizioni, di cui all'Ordinanza, contraddistinte con i nn. 14-15 e 18 dell'Allegato 1 alla stessa, sono quelle oggetto delle Varianti al Progetto Esecutivo di cui si chiede l'esame per le finalità previste dal comma 4 dell'Art. 169 del Dlgs. 163/2016 e s.m.i.;

6.2. IL PROGETTO DI VARIANTE

Il Commissario, nell'ambito dell'Ordinanza n.22 del 19-05-2016 di approvazione del PD ha disposto l'esecuzione di n°21 Prescrizioni tra le quali:

14. *Progettare e quindi realizzare il viadotto in corrispondenza del tratto - km 12+263.350 e km 12+377.280 con struttura ad archi prevedendo un sottovia viabilità locale, per l'accesso alle masserie ivi ubicate - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif.n.3 Comune di Sant'Agata dei Goti allegato 2);*
15. *Progettare e quindi realizzare una strada poderale con innesto dal vecchio tracciato Provinciale Sant'Agata - Cantinella, attualmente in disuso per consentire l'accesso ai fondi circostanti; tale strada di accesso ai fondi dovrà essere realizzata in battuto di cemento colorato "Terra di Siena" con la predisposizione delle relative opere idrauliche per il deflusso delle acque meteoriche - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif.nn. 4 e 7 Comune di Sant'Agata dei Goti allegato 2);*
16. *Progettare e quindi, realizzare, in corrispondenza della Fermata di Dugenta, area di sosta e verde attrezzato in esito alla demolizione dell'ex tabacchificio - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif.n.4 / Comune di Dugenta allegato 2);*

Nel Progetto Esecutivo in esame sono state quindi introdotte due circoscritte e limitate variazioni del Progetto Definitivo che non alterano la configurazione originaria dell'opera approvata né le caratteristiche tecnico funzionali previste, né la localizzazione delle stesse opere, e che interessano la fermata di Frasso Telesino nel comune di Dugenta e il nuovo viadotto in località Sant'Agata dei Goti.

Opere	Inizio Progr. (km)	Fine Progr. (km)	L totale (m)
Viadotto VI01 - Cantinella	11+245,00	12+407,00	162,00

È stata eseguita l'Analisi Ambientale ed Archeologica Comparativa tra Progetto Definitivo (PD) ed il Progetto Esecutivo (PE), nella quale, per ciascun Tratto, è riportata la valutazione comparativa tra PD e PE affrontando le seguenti tematiche:

Sistema dei Vincoli e delle Tutele Ambientali

I tracciati dei tratti modificati sono stati messi a confronto in modo da rendere evidente come le opere di PD e PE interferiscono in modo del tutto simile con i vincoli di legge, talvolta determinando con il PE una diminuzione di interferenze, e che pertanto non determinano criticità.

Analisi sul Paesaggio

In relazione agli aspetti morfologico-percettivi delle opere modificate tra PD e PE, si è posta particolare attenzione alle variazioni intervenute in termini di disturbo percettivo potenziale del fronte lungo la linea.

Uso del suolo

Sono state specificate le diverse occupazioni dirette di suolo in termini più qualitativi che quantitativi, a meno di particolari differenze evidenti.

Rumore

Sono state confrontate le differenze emerse tra quanto previsto nel PD e quanto riconfermato/modificato con il PE, relativamente ai tratti specificati; considerando che le barriere antirumore progettate riguardano la sola linea ferroviaria, non per tutti i tratti modificati si è reso necessario tale confronto, visto che gran parte delle modifiche riguardano opere connesse alla linea ferroviaria e non direttamente la linea stessa.

Acque superficiali

Sono state valutate le possibili ripercussioni che le modifiche progettuali potrebbero determinare su specifici corpi idrici; anche in questo caso, come per il rumore, sono pochi i tratti relativamente ai quali si è ritenuto di dover porre l'attenzione, non avendo le opere progettate particolare rilievo sotto questo aspetto, ovvero non essendo presenti tra le opere modificate particolari interferenze con il sistema delle acque.

Sistema di cantierizzazione

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

È stata sviluppata un'apposita sezione contenente il raffronto tra quanto previsto per il Sistema di cantierizzazione sia in fase di PD che in fase di PE, contenente, anche in questo caso, una valutazione delle modifiche intervenute durante il passaggio tra le due differenti fasi di progettazione.

6.2.1. CONTESTO A – VIADOTTO VI03 SANT'AGATA DEI GOTI

Tra il Km 12+269 e il Km 12+387, in località Sant'Agata dei Goti, il progetto definitivo prevede la realizzazione della sede ferroviaria in rilevato, lato binario dispari (monte) e con muro in cemento armato, lato binario pari (valle). L'utilizzazione del muro a valle dell'opera si era resa necessaria per tutelare l'insediamento posto nelle immediate adiacenze dell'opera.

Il progetto di variante in tale tratta consiste nella completa sostituzione dei rilevati, realizzando un viadotto "finestrato" su entrambi i lati e per tutta la sua lunghezza (118 m). Nell'impianto planimetrico e altimetrico, l'opera mantiene le sue dimensioni originarie. La variazione principale riguarda i muri di sostegno dell'implacato ferroviario. Questi saranno muri finestrati, anche là dove prima era presente un muro continuo (lato di valle), consentendo una rilevante permeabilità dell'opera. Essa, infatti, si colloca in prossimità di un insediamento continuo, a monte, e di un insediamento per servizi commerciali, a valle. Le finestre sono alte sei metri e larghe quattro metri. I vuoti si alternano ai pieni, di larghezza pari a tre metri, con un ritmo costante. I paramenti dei muri rimangono dello stesso tipo di quelli già approvati.

6.2.2. CONTESTO B – STRADA PODERALE IN COMUNE DI SANT'AGATA DEI GOTI

La strada podereale è stata inserita nel PE, così come definita anche graficamente dal Comune di Sant'Agata dei Goti, con il richiesto innesto dal vecchio tracciato Provinciale Sant'Agata - Cantinella, attualmente in disuso, per consentire l'accesso ai fondi circostanti con la predisposizione delle opere idrauliche richieste.

6.2.3. CONTESTO C - FERMATA DUGENTA FRASSO TELESINO

La stazione esistente di Frasso Telesino è ubicata al pk 15+270,87 del nuovo tracciato ferroviario. Esigenze di sistema hanno richiesto lo spostamento dell'asse delle banchine e la trasformazione dell'impianto da stazione a P.C./fermata, con la dismissione del vecchio scalo merci.

Le modifiche apportate dal PE rispetto al PD, prevedono che l'area circostante la fermata di Frasso Telesino, nel PD progettata con una sistemazione delle aree per parcheggio e a verde, in parallelo alla linea ferroviaria, volta a minimizzare l'occupazione di spazi (salvando inoltre le strutture del tabacchificio dismesso), venga ampliata per migliorare l'accessibilità all'area della fermata e la dotazione delle aree a parcheggio e a verde.

Nella nuova sistemazione progettuale l'area a servizio della fermata si amplia di circa 2800 mq con una dotazione del verde di circa 1000 mq; i parcheggi saranno 54, 14 in più di quelli previsti nel progetto originario; la viabilità interna migliora consentendo anche la circolazione dei bus. Il sito del tabacchificio dismesso viene acquisito e le sue fatiscenti strutture vengono demolite, determinando una riqualificazione dell'area urbana circostante la stazione. L'edificio tecnologico, situato nel PD adiacente al vecchio tabacchificio, è stato traslato di circa 50 m in direzione Frasso.

La soluzione in variante propone la realizzazione di un'area verde a ridosso della fermata. Il progetto delle opere a verde di mitigazione lungo la linea prevede, infatti, interventi di rinaturalizzazione con fasce o macchie arbustive. La viabilità di adduzione è stata modificata eliminando il doppio senso di circolazione parallelo alla ferrovia e la rotatoria a piccolo raggio, è stato previsto invece un sistema rotatorio a senso unico più ampio comprensivo di un maggior numero di parcheggi.

In prossimità dell'ingresso è previsto un accosto per il *kiss and ride* e dei posti riservati ai taxi entrambi non previsti nel progetto definitivo.

6.2.4. BILANCIO MATERIALI

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

6.2.5. COMPATIBILITÀ DEI VINCOLI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI

Nell'ambito dello studio degli interventi di Variante, si è proceduto ad una verifica di compatibilità del sistema dei vincoli attraverso la consultazione di strumenti di pianificazione territoriale operanti nelle aree di in-

dagine e di banche dati legate a sistemi informativi territoriali e legate a sistemi informativi territoriali validati e gestiti da Enti ed Amministrazioni. In generale, sulle Acque superficiali si è notato come l'area non sia interessata, né prima né dopo la variazione, da aree a rischio idrogeologico (vedi Estratto del Piano Stralcio dell'Autorità di bacino), mentre sulle altre componenti si nota che:

Ambito A.

Sistema dei Vincoli e delle Tutele Ambientali

L'area in oggetto non è interessata, né prima né dopo la variazione, da vincoli di tutela di aree naturali protette, SIC, ZPS, o parchi naturali e non è gravata, né prima né dopo la variazione, da vincoli archeologici, né le aree interessate dalle opere in variante interferiscono con presenze archeologiche note.

L'intervento ricade, sia prima che dopo la variazione, in un vasto comprensorio di vincolo paesaggistico decretato ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004, ma non è interessata dalla tutela paesaggistica dei corsi d'acqua

Uso del suolo

Per quanto riguarda l'uso del suolo non si introducono modifiche. Le variazioni intervengono nell'ambito di occupazione dei medesimi suoli già individuati dell'opera in progettazione definitiva. La soluzione in variante consente tuttavia di migliorare la permeabilità dell'ambiente urbano circostante e di eliminare l'effetto barriera proposta dalla soluzione originaria.

Sistema di cantierizzazione

Il cantiere operativo in corrispondenza del viadotto Sant'Agata dei Goti non subisce modifiche nel passaggio dal PD al PE, l'area è dimensionata per contenere tutte le strutture necessarie alla realizzazione delle opere previste tra le progressive 7+700 e 16+500 circa. L'area del cantiere, una volta smantellate le installazioni presenti e demolite le pavimentazioni, verrà restituita alle condizioni ante operam.

Ambito B.

Sistema dei Vincoli e delle Tutele Ambientali

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, non si rileva alcuna interferenza, nell'ambito considerato, tra le opere in progetto e le aree tutelate, sia per quanto riguarda il Progetto Definitivo che per il Progetto Esecutivo. Nessuna delle due configurazioni di progetto, infatti, interessa emergenze paesaggistiche o naturalistiche vincolate.

Ambito C.

Sistema dei Vincoli e delle Tutele Ambientali

L'area di analisi non è interessata, né prima né dopo la variazione progettuale, da vincoli di tutela di aree naturali protette, SIC, ZPS, o parchi naturali e non è gravata, né prima né dopo la variazione, da vincoli archeologici, né le aree interessate dalle opere in variante interferiscono con presenze archeologiche note,

Paesaggio

Il tratto progettuale in variante ricade, in entrambe le fasi progettuali (PD-PE) in un vasto comprensorio di vincolo paesaggistico decretato ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004. Nella fase di progettazione definitiva è stata redatta la Relazione paesaggistica ed è stata ottenuta la relativa autorizzazione all'intervento. La variazione intervenuta non modifica in modo sostanziale la percezione nel paesaggio della variante progettuale inserita nell'area di vincolo.

Uso del suolo

Per quanto riguarda l'uso del suolo la variazione intervenuta tra PD e PE non determina una diversa destinazione d'uso dei suoli oggi destinati a zona per attività produttive (Zona ASI per commercio, industria e artigianato nell'area ex tabacchificio) e a zona agricola (aree interessate dalla nuova viabilità locale e dal sottopasso ferroviario, nel lato a valle della ferrovia)

Sistema di cantierizzazione

In entrambe le fasi di progettazione è prevista un'area di cantiere in prossimità dello scalo ferroviario di Frasso Telesino da utilizzare come area di deposito temporaneo a servizio del primo lotto. Analogamente in entrambe le soluzioni è prevista un'area a supporto, per lo stoccaggio dei materiali relativi all'armamento ed alle tecnologie di linea e per il ricovero su tronchino del treno cantiere di supporto alle lavorazioni. Nel progetto esecutivo la superficie viene aumentata in conseguenza del differente layout della stazione e dei maggiori spazi a disposizione, passando da 3260 mq del PD a 5500 mq del PE.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '11'.

6.3. ARCHEOLOGIA

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

6.3.1. CONTESTO A E CONTESTO B - VIADOTTO VI03 SANT'AGATA DEI GOTI E NUOVA STRADA PODERALE

Analisi Archeologica Comparativa

Il contesto interessato della variazione in esame si riferisce ad un'area del Comune di Sant'Agata de Goti. L'area, ubicata tra il Km 12+269 e il Km 12+387 del nuovo tracciato ferroviario. In questa fascia sono stati eseguiti due saggi di fase 1a (saggio 3.12 e saggio 3.13) e due saggi di fase 1b (saggio 3b_44 e saggio 3b_45) tutti con esito negativo.

Dall'analisi svolta si riscontra che la variazione di assetto funzionale e urbanistico dell'area di Sant'Agata de Goti non determina modifiche sulle componenti archeologiche potenzialmente più coinvolte. Il tratto di pertinenza è stato ampiamente indagato con risultati negativi.

Le indagini archeologiche di fase 1b (saggio 3b_43) si sono concluse con un verbale di autorizzazione al rinterro sottoscritto dal funzionario competente della Soprintendenza. La documentazione preliminare dei saggi è stata trasmessa, il 15/03/2018, alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Caserta e Benevento.

6.3.2. CONTESTO C - FERMATA DUGENTA FRASSO TELESINO

La variante non ingenera alcuna modifica a quanto già ampiamente investigato in fase di PD.

7. MATRICE DI ANALISI

Viene riportata la matrice relativa alla redazione conforme alle Prescrizioni, di cui alla Ordinanza n°21 del 19/05/2016, del Progetto, in cui le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria, con la Sintesi delle Argomentazioni presentate dal Proponente e la colonna con il riferimento al Contesto di Analisi Ambientale di cui alle Relazioni e Allegati progettuali forniti.

Analisi Prescrizioni Ordinanza n° 21 del 19 Maggio 2016 - Progetto Definitivo "Variante tratta Napoli – Cancello"		
N.	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente
PARTE I ^a – Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva		
1.	omissis	
2.	omissis	
3.	omissis	
4.	omissis	
5.	omissis	
6.	omissis	
7.	omissis	
8.	omissis	
9.	omissis	
10.	omissis	
11.	omissis	
12.	omissis	
13.	omissis	
14.	Progettare e quindi realizzare il viadotto in corrispondenza del tratto - Km. 12+263.550 e Km 12+377.280 con struttura ad archi prevedendo un sottovia viabilità locale, per l'accesso alle masserie ivi ubicate - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif. n. 3 Comune di Sant'Agata dei Goti allegato 2);	Il progetto di variante in tale tratta consiste nella completa sostituzione dei rilevati, realizzando su tutta la tratta interessata (118 m) un viadotto "finestrato" su entrambi i lati. Nell'impianto planimetrico e altimetrico, l'opera mantiene le sue dimensioni originarie. La variazione principale riguarda i muri di sostegno dell'implacato ferroviario. Questi saranno muri finestrati, anche là dove prima era presente un muro continuo (lato di valle), con una rilevante permeabilità dell'opera, situata in prossimità di un insediamento continuo, a monte, e di un insediamento per servizi commerciali, a valle. Le finestrature sono alte sei metri e larghe quattro metri, alternate ai pieni di larghezza pari a tre metri a passo costante. I paramenti dei muri rimangono dello stesso tipo di quelli già approvati.
15.	Progettare e quindi realizzare una strada poderale con innesto dal vecchio tracciato Provinciale Sant'Agata - Cantinella, attualmente in disuso, per consentire l'accesso ai fondi circostanti; tale strada di accesso ai fondi dovrà essere realizzata in battuto di cemento colorato "Terra di	La strada poderale richiesta è stata inserita nel progetto con innesto dal vecchio tracciato Provinciale Sant'Agata - Cantinella, e per essa è stato eseguito un saggio archeologico di fase 1b (saggio 3b_43) risultato negativo. Le Unità Stratigrafiche rintracciate non hanno restituito materiale archeologico né alcun tipo di indizio circa il momento di formazione degli strati stessi.

Analisi Prescrizioni Ordinanza n° 21 del 19 Maggio 2016 - Progetto Definitivo "Variante tratta Napoli - Cancello"		
N.	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente
	<i>Siena" con la predisposizione delle relative opere idrauliche per il deflusso delle acque meteoriche - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif. nn. 4 e 7 Comune di Sant'Agata dei Goti allegato 2);</i>	
16.	<i>omissis</i>	
17.	<i>omissis</i>	
18.	Progettare e quindi realizzare, in corrispondenza della Fermata di Dugenta, area di sosta e verde attrezzato, in esito alla demolizione dell'ex tabacchificio - come riportato nella documentazione grafica in allegato (rif. n. 4 /Comune di Dugenta allegato 2);	Le modifiche del progetto esecutivo rispetto al definitivo consistono essenzialmente nella modifica dell'area circostante la fermata di Frasso Telesino, progettata con una sistemazione delle aree per parcheggio e verde, in parallelo alla linea ferroviaria, minimizzando l'occupazione di spazi e salvando le strutture del vecchio tabacchificio dismesso. La soluzione in variante propone la realizzazione di un'area verde a ridosso della fermata. La viabilità di adduzione è stata modificata eliminando il doppio senso di circolazione parallelo alla ferrovia e la rotatoria a piccolo raggio, è stato previsto invece un sistema rotatorio a senso unico più ampio comprensivo di un maggior numero di parcheggi.
19.	<i>omissis</i>	
20.	<i>omissis</i>	
	PARTE 2ª - Prescrizioni durante la fase realizzativa	
1.	<i>omissis</i>	

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

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Di seguito si riportano, in forma sintetica, gli esiti dell'analisi comparative condotte al fine di verificare e valutare gli eventuali impatti aggiuntivi da ricondurre alle modifiche progettuali apportate dal Progetto Esecutivo al Progetto Definitivo "Asse ferroviario Napoli-Bari. Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello. Progetto Esecutivo delle prescrizioni nn. 14-15-18 di cui all'Allegato 1 della Ordinanza del Commissario n. 22 del 16 maggio 2016".

In generale tali modifiche ingenerano variazioni di scarso peso specifico rispetto all'intervento nel suo complesso; intervento che, nella sostanza, resta pertanto invariato, anche in riferimento alle sue prestazioni ambientali complessive, configurandosi in gran parte come ottimizzazioni progettuali, finalizzate a migliorare il grado di integrazione dell'opera con il territorio insediato e il suo sistema di relazione.

Dall'analisi svolta si riscontra che la variazione tipologica proposta in variante dal progetto esecutivo, non modifica gli assetti ambientali definiti nella fase di approvazione del progetto definitivo, né incide su alcuna delle componenti ambientali considerate e coinvolte.

Per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico dell'opera nella sua nuova configurazione occorrerà però acquisire il parere della competente soprintendenza ai fini della convalida di variante non sostanziale a quanto già autorizzato.

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

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

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

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

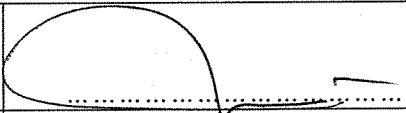
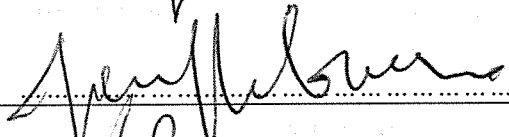
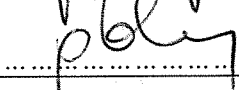
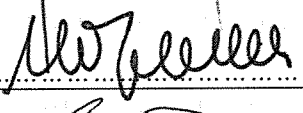
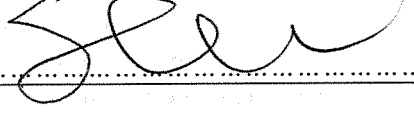
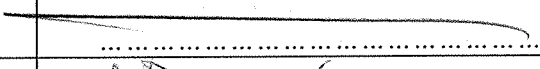
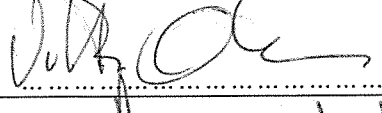
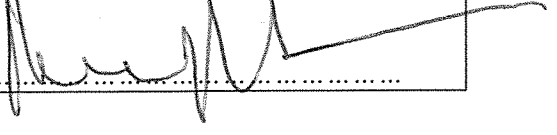
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS**

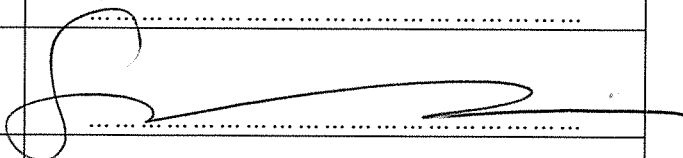
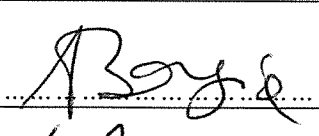

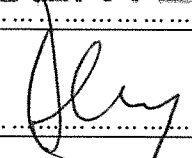
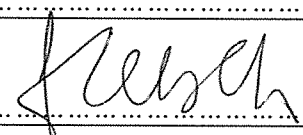
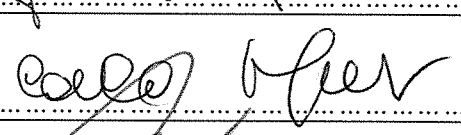
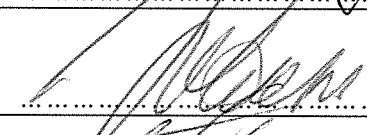
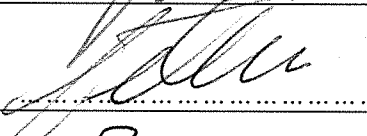
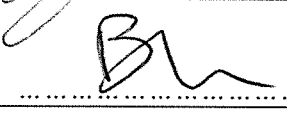
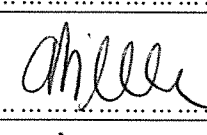
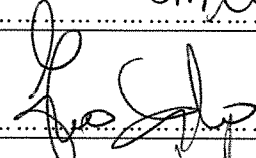
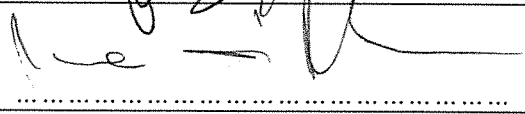
ESPRIME PARERE

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

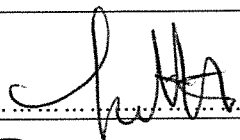
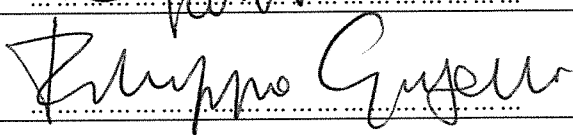
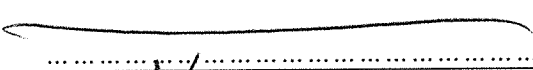
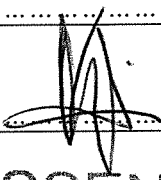
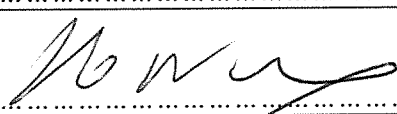

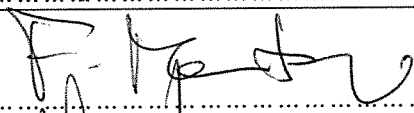
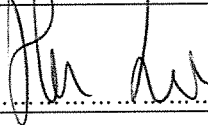
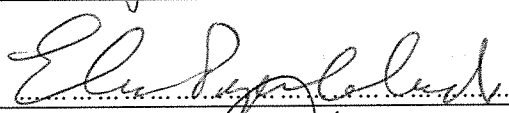
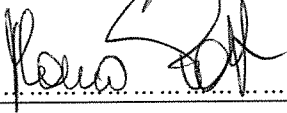
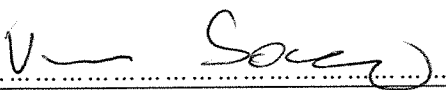
che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Asse ferroviario Napoli-Bari. Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello. Progetto Esecutivo delle prescrizioni nn. 14-15-18 di cui all'Allegato 1 della Ordinanza del Commissario n. 22 del 16 maggio 2016", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, con la seguente prescrizione:

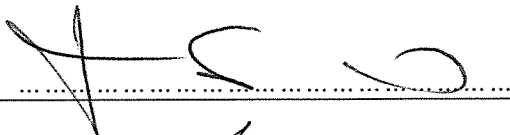
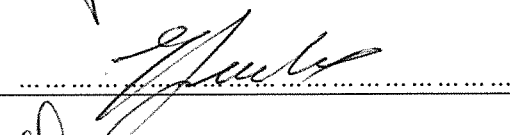
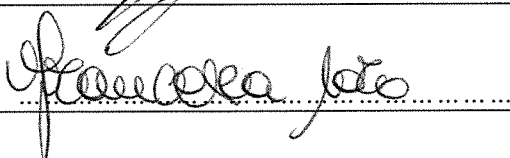

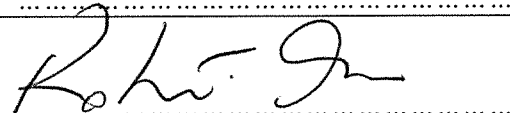
- 1) Acquisire preventivamente tutti gli ulteriori pareri necessari degli Enti direttamente competenti per l'approvazione definitiva del progetto, ed in particolare quello del MIBAC, avendo cura di ottemperare alle eventuali richieste e/o prescrizioni degli stessi.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	

Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	ASSENTE
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE




Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	

Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	

1923

1924

1925