

---

# ALTRI ANNUNZI

---

VARIE

---

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
**Il Commissario (Art. 1, comma 1, Legge 164/2014 e s.m.i.)**  
*Ordinanza n. 44*  
*Asse Ferroviario Napoli - Bari*  
*Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano*  
*3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano*  
*(CUP J41H01000080008)*

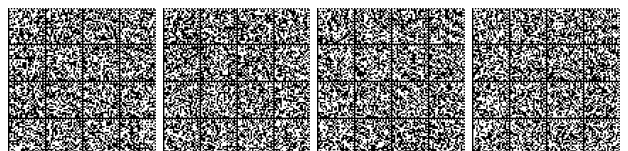
*Approvazione progetto definitivo*

**Il Commissario**

- VISTA la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, con la quale è stato approvato il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), che prevede un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario;
- VISTO che il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) viene aggiornato ogni anno con la presentazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanze e che l'undicesimo Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2013, relativo al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) per gli anni 2014-16, che ha ricevuto l'intesa della Conferenza Unificata il 16 aprile 2014 e successivamente è stato valutato dal CIPE in data 1 agosto 2014, prevede tra le Infrastrutture Strategiche l'Asse ferroviario Napoli-Bari;
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;
- VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti anche "CUP");
- VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e vista in particolare la parte



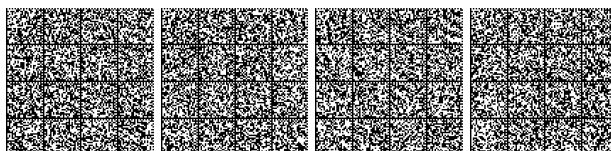
- II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";
- VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;
  - VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale il CIPE ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;
  - VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale il CIPE ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;
  - VISTA la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e visto in particolare l'art. 1, comma 1, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di



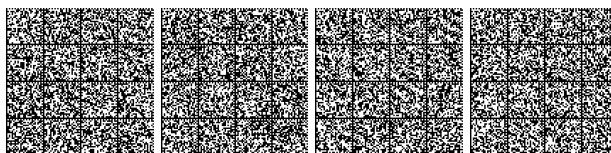
- potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- VISTO l'art. 1, comma 4, del decreto legge n. 133/2014, come convertito dalla legge n. 164/2014;
  - VISTO l'art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, con il quale è stato prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del decreto legge n. 133/2014 convertito dalla legge n. 164/2014, nonché sono state sostituite le parole "Ferrovie dello Stato S.p.A." con le parole "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
  - VISTO l'art. 1, comma 1138, della legge 27 dicembre 2017 n. 205, con il quale è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il suddetto termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del decreto legge n. 133/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164/2014;
  - VISTO l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, approvato con legge n. 225 del 1° dicembre 2016;
  - VISTO il Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti, sottoscritto digitalmente da RFI S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispettivamente in data 20 dicembre 2018 e 28 gennaio 2019, il cui Decreto interministeriale Ministero delle Infrastrutture e dei



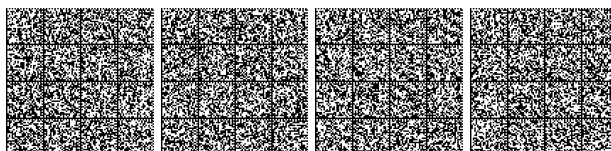
- Trasporti e Ministero dell'Economia e Finanze di approvazione è stato registrato alla Corte dei Conti in data 9 maggio 2019, Reg. 1 - Fog. 1078;
- VISTE le Ordinanze nn. 1 e 2 del 12 dicembre 2014, con le quali sono state rispettivamente dettate disposizioni organizzative e provvedimentali in forza delle quali il Commissario opera nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e della normativa dell'Unione Europea e nei limiti delle risorse disponibili ai sensi della legislazione vigente e dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014 n. 164 per l'urgente realizzazione delle opere ed istituite le posizioni e strutture organizzative a diretto riporto del Commissario;
- VISTA la C.O. n. 370/AD del 16 gennaio 2015, con la quale RFI S.p.A. in attuazione di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della legge 11 novembre 2014 n. 164 ed indicato nell'art. 12 dell'Ordinanza n. 1/2014 ha costituito apposita Task Force "Progetti Sblocca Italia: Assi Ferroviari Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo" per l'espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione dei citati assi ferroviari;
- VISTA l'Ordinanza n. 4 del 25 febbraio 2015, di approvazione Linee Guida "Compiti e Supporto di RFI nell'ambito delle attività del Commissario ai sensi della Legge n. 164/2014 - art. 1", aggiornate con Ordinanza n. 23 del 7 giugno 2016, nelle quali sono stati definiti i compiti e modalità operative della Task Force già assolti dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;
- VISTA l'Ordinanza n. 5 dell'11 marzo 2015, con la quale è stato approvato



- il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei "Progetti Sblocca Italia", comprensivo degli adempimenti rimessi a soggetti terzi;
- VISTA l'Ordinanza n. 25 del 29 ottobre 2016, con la quale ai sensi dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s.m.i. e per gli effetti dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'articolo 10 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327, e s.m.i., è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'opera "Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio della tratta Frasso Telesino - Vitulano" ed RFI è stata autorizzata all'avvio del progetto definitivo completo dell'intervento Frasso Telesino - Vitulano per lotti funzionali in ragione della copertura finanziaria della fase progettuale e in previsione dell'integrale copertura finanziaria per la realizzazione del 1° lotto funzionale Frasso Telesino-Telese prevista nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, approvato con legge n. 225 del 1 dicembre 2016;
- CONSIDERATO che tale approvazione ha determinato la compatibilità ambientale dell'opera, il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla sua localizzazione e l'assoggettamento degli immobili su cui è localizzata l'opera al vincolo preordinato all'esproprio;
- VISTA la nota della Corte dei Conti n. 19102 del 19 maggio 2015, con la quale la stessa ha comunicato l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario;
- VISTA la nota del Commissario prot. FS-AD-COM/A0000029 del 9 giugno 2015,



- con la quale è stato significato a tutte le Amministrazioni interessate che non si farà più seguito, per tutti gli altri progetti ricadenti nella competenza del Commissario, all'inoltro alla Corte dei Conti dei relativi atti approvativi;
- VISTA l'approvazione in linea tecnica del progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano da parte del Referente di Progetto, con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2018\0000780 del 18 settembre 2018;
  - VISTA l'Ordinanza n. 37 del 20 settembre 2018, con la quale il Commissario ha approvato il progetto definitivo relativo al "Raddoppio San Lorenzo Maggiore - Vitulano" ai fini della indizione della Conferenza di Servizi;
  - VISTA la determinazione motivata conclusiva della Conferenza di Servizi, nota prot. RFI-DIN\PEC\P\2019\0001015 del 19 giugno 2019, sul progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano;
  - VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (G.U. 91/2016) di attuazione delle direttive 2014/23/UE e 2014 /25 UE concernente l'aggiudicazione dei contratti di concessione, gli appalti pubblici e le 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 visto, in particolare, l'art. 216 recante "Disposizioni transitorie e di coordinamento";
  - VISTA l'Ordinanza n. 34 del 6 aprile 2018, di approvazione della rimodulazione del costo e delle relative coperture finanziarie delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento "Raddoppio e



Velocizzazione Cancellò - Benevento”;

- VISTA la nota prot. RFI-DIN-DIS\A0011\P\2019\0000554 del 26 giugno 2019 con la quale il Responsabile della Task Force di RFI S.p.A. ha trasmesso la documentazione istruttoria per consentire l’approvazione da parte del Commissario del progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore Vitulano della tratta Frasso Telesino - Vitulano.

Su proposta della Task Force di RFI S.p.A.

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell’istruttoria svolta dalla Task Force di RFI S.p.A., in particolare:

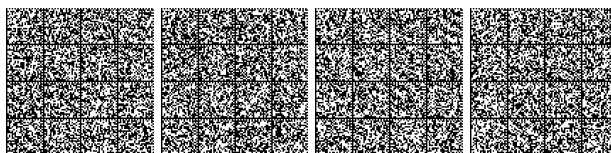
*sotto l’aspetto tecnico-procedurale:*

- che il progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano è stato elaborato da RFI in attuazione di quanto disposto al punto 3 dell’Ordinanza n. 25 del 29 ottobre 2016;
- che con note prot. AGCS.RMNB.F.60408.18.U, AGCS.RMNB.F.60407.18.U, AGCS.RMNB.F.60419.18.U e AGCS.RMNB.F.60428.18.U del 25 settembre 2018 il Soggetto Tecnico Italferr S.p.A. ha inviato, per conto di RFI S.p.A., il progetto definitivo in questione a tutte le amministrazioni competenti nonché ai gestori delle opere interferenti;
- che con Ordinanza n. 37 del 20 settembre 2018 è stata indetta la Conferenza di Servizi per la valutazione ed approvazione del progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano;
- che con nota del Presidente della Conferenza di Servizi prot. 2056 in data 27 settembre 2018 è stata convocata la riunione della anzidetta Conferenza di Servizi per il giorno 10 ottobre 2018 in Roma, Piazza



della Croce Rossa, n.1;

- che con nota di Italferr S.p.A. prot. n. AGCS.RMNB.F.0011874.19.U, in data 18 febbraio 2019, è stato comunicato alle Amministrazioni/Enti convocati in Conferenza di Servizi che *"si è reso necessario integrare e parzialmente rettificare il Piano Particellare e l'Elenco Ditte del progetto definitivo depositato in Conferenza di Servizi in quanto talune opere previste nel progetto medesimo, o porzioni di esse, non erano state correttamente riportate nei citati elaborati. Tale circostanza ha comportato un'integrazione dell'informativa ai fini della partecipazione delle ditte interessate ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 e s.m.i. nonché dell'art. 166, comma 2, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.. Per quanto sopra si trasmette la documentazione progettuale aggiornata."*;
- che con nota del 22 febbraio 2019, prot. CTVA-7666\_2019-0003 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha formulato richiesta di integrazioni documentali, a seguito delle osservazioni espresse da ISPRA;
- che la ammissibilità di tale richiesta ai sensi dell'art. 14-bis, comma 2, lett. b) della legge 241/1990 e s.m.i., è applicabile, in via estensiva, alla procedura di Conferenza sincrona in corso;
- che Italferr S.p.A. in data 15 marzo 2019 con nota prot. AGCS.RMNB.F.0018721.19.U ha trasmesso al Ministero sopra citato la documentazione integrativa acquisita al prot. DVA -6931 del 19 marzo 2019;
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso Determina Direttoriale, pubblicata sul sito web del MATTM, in

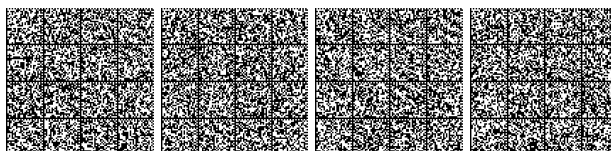




data 17.06.2019, nella quale DETERMINA la conclusione della procedura di verifica di ottemperanza, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss. mm. ii., per il Progetto Definitivo "Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta ferroviaria Frasso Telesino-Vitulano Lotto 3° San Lorenzo Maggiore-Vitulano", alle prescrizioni dettate nell'Ordinanza Commissariale n. 25 del 29 ottobre 2016, così come riportato nella Matrice di Ottemperanza del sopra citato parere n. 3015 del 24 maggio 2019 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, le cui verifiche hanno portato a ritenere:

- ottemperate le prescrizioni: nn.5, 8, 13, 14, 21, 22, 28 e 30;
- parzialmente ottemperate le prescrizioni: nn.1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 20, 23, 24, 25 e 27;
- recepite (da verificare in fase di procedura di Verifica di Attuazione) la prescrizione n. 29 e la raccomandazione n. 1;
- parzialmente recepita (da verificare in fase di procedura di Verifica di Attuazione) la raccomandazione n. 2;
- non pertinenti (prescrizioni che non trovano applicazione nella tratta oggetto della presente determina direttoriale) le prescrizioni: nn.11, 18 e 19.

Il predetto esito è, altresì, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali riportate da pagina 28 a pagina 32 del sopra citato parere n. 3015 del 24 maggio 2019 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, da ottemperarsi in fase di progettazione esecutiva, di realizzazione e di esercizio dell'opera, e da verificarsi nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione ex. art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs.



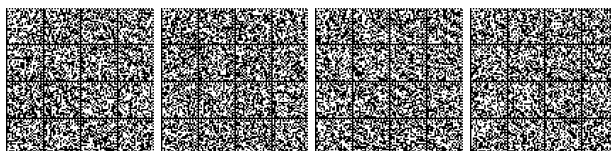
163/2006, per quanto applicabile, ...omissis...";

- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha inviato nota in data 11.06.2019 con la quale ha comunicato che è stata emanata la Determina Direttoriale prot.DVA-DEC-2019-205 relativa alla Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 in ottemperanza alla prescrizione n. 26 dell'Ordinanza n.25/2016 del Commissario. Con tale delibera si determina: *"...omissis... la conclusione della verifica, ai sensi dell'articolo 9 del Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo relativo al progetto definitivo dell'intervento subordinato al rispetto delle condizioni ambientali indicate alle pagine nn.34, 35 e 36" sopra riportate "del parere n. 3005 del 10 maggio 2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, da ottemperarsi nelle successive fasi di progettazione, provvedendo altresì a ripresentare, unitamente alla trasmissione del Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 gg prima dell'inizio effettivo dei lavori, il PUT finale di progetto rielaborato tenendo conto di quanto riportato nel precitato parere...omissis...";*
- che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V - Tutela del Paesaggio con nota prot. 9172 del 27 marzo 2019 ha espresso parere favorevole al progetto definitivo *"con l'osservanza delle seguenti prescrizioni dalla n. 1 alla n. 8, e fermo restando che l'assenso definitivo alla localizzazione delle opere previste potrà avvenire solo a conclusione*



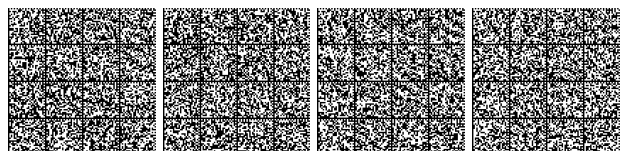
delle indagini archeologiche propedeutiche alla redazione della progettazione esecutiva:

- **Parte Archeologica:** Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: archeologia - Termini per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - fase prima dell'avvio della progettazione esecutiva; - Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali - Soprintendenza archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Caserta e Benevento (area funzionale: patrimonio archeologico):
  1. i saggi di fase 1a, omissis ... , necessitano di ulteriori indagini che comporteranno un ampliamento delle superfici di scavo, le quali andranno indagate per tutta la quota di giacitura che interferisce con i lavori dell'opera da realizzare;
  2. la società Italferr, omissis ..., sulla base della documentazione preliminare del progetto di scavo di fase 1a, dovrà redigere il progetto di scavo di fase 1b che sarà successivamente sottoposto all'approvazione della Soprintendenza stessa;
  3. In corrispondenza di aree precedentemente non indagate, in cui sono previste variazioni progettuali rispetto al progetto preliminare, si dovrà provvedere alle necessarie indagini;
- **Parte Paesaggistica:** Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: paesaggio Termini per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - fase di progettazione esecutiva; Verifica di ottemperanza: Ministero per i beni e le attività culturali - Soprintendenza archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di



*Caserta e Benevento (area funzionale: Paesaggio):*

4. *i muri di contenimento dei piazzali e delle aree di sosta di emergenza, nonché degli spazi legati alle attività di cantiere siano realizzate mediante gradonate rinverdate di altezza non superiore ai 2.50 m;*
  5. *per la sistemazione definitiva di tali aree, dovranno essere impiegate, comunque possibili, pavimentazioni drenanti, e preferibilmente elementi autobloccanti che consentano l'inerbimento spontaneo;*
  6. *i fabbricati e le opere edili anche connessi ai manufatti di servizio e ad eventuali strutture accessorie, dovranno essere valutati nel dettaglio sulla base di grafici esecutivi da concordare con la Soprintendenza competente;*
  7. *l'eventuale presenza di impianti di betonaggio dovrà essere limitata alle aree non interessate da vincoli espressi ai sensi dell'art. 136 o 142 del D.lgs 42/2004;*
  8. *Per quanto concerne i manufatti da demolire per i quali necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del d.lgs 42/2004 ed indicati all'elaborato 3L 313\_01, la loro eventuale demolizione dovrà essere valutata a valle della verifica di interesse prevista dagli artt. 12 e seguenti del predetto codice."*
- *che la Regione Campania con delibera n. 44 del 6 febbraio 2019 di Giunta Regionale ha comunicato:*
    1. *"di confermare, nell'ambito dell'intervento di interesse nazionale relativo all'infrastruttura ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, la*



rilevanza strategica del completamento della tratta Frasso Telesino - Vitulano”;

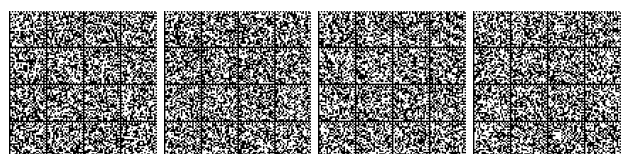
2. “di esprimere il consenso, ai sensi del comma 5, art. 165 del D.lgs. n. 163/2006, sul Progetto definitivo “Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano - 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano”, ai fini dell’intesa sulla localizzazione, prescrivendo che nel prosieguo della progettazione e nella successiva realizzazione dell’opera si tenga conto delle indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni espresse dai Comuni interessati, di cui agli atti depositati presso la Direzione Generale per la Mobilità ... omissis ...”;

3. “ ... omissis ...”.

- che la Provincia di Benevento ha inviato la delibera di Giunta Provinciale n. 48 del 30 novembre 2018 con la quale, visto il nulla osta espresso dai Settori Tecnici, ha espresso parere favorevole;
- che la Provincia di Benevento - Servizio Viabilità ha inviato alla Società Italferr S.p.A., soggetto tecnico di RFI, la nota, prot. n. 35205 del 19 ottobre 2018, depositata in riunione di Conferenza, con la quale, esaminate le interferenze con le infrastrutture provinciali, esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. “Interferenza della ferrovia al km 40+960 (picchetto 490) con sovrappasso della S.P. 106 nel Comune di Ponte:

Nulla osta con le seguenti condizioni: **a)** La sezione trasversale del sottopasso da eseguirsi con struttura scatolare in c.a. dovrà avere le dimensioni per contenere strade di tipo F1 in ambito urbano con presenza di marciapiedi aventi larghezza minima di 1,50 metri e



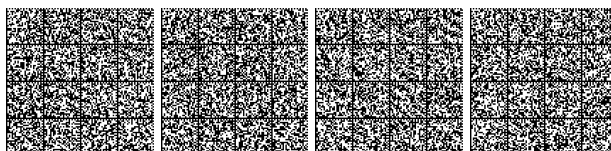
presenza di cunicoli per futuri sottoservizi ai sensi del D.M. 05.11.2001. **b)** adeguamento e integrazione dell'impianto di illuminazione pubblica esistente con illuminazione del tratto di strada provinciale interna allo scatolare avente lunghezza m. > 40 metri. **c)** Sistemazione dei sottoservizi attualmente esistenti. **d)** nel corso dei lavori non dovrà essere interrotta la circolazione stradale fatto salvo per il solo varo delle travi prefabbricate in c.a.o. solidarizzate in opera.

2. Fermata di Ponte Casalduni prog. 41+570.00

Nulla osta con le seguenti condizioni: **a)** l'intersezione della strada di accesso al parcheggio della stazione (58 stalli) con la SP 159 "variante di Ponte" per migliore fluidità nelle fasi critiche di traffico e per maggiore sicurezza della circolazione stradale, dovrà essere del tipo a rotatoria anziché a raso. Le stesse indicazioni prescrittive sono necessarie per la prevista deviazione provvisoria della SP 108 "Vitulanesa" per la cantierizzazione dell'imbocco della galleria "Ponte" lato Cannello.

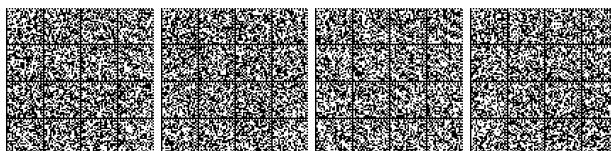
3. Interferenza della ferrovia da km 43+100 (picchetto 531) a km 43+250 (picchetto 536) con variazione di tracciato della S.P. 106 nel comune di Ponte:

La variante plano-altimetrica, dell'attuale viabilità di "Via Reventa" (S.P. 106) nel Comune di Ponte (BN), con sovrappasso del tratto di imbocco della galleria "Reventa" compreso tra il km 43+134 ed il km 43+191 (GA14), sebbene la piattaforma stradale proposta conforme alla sezione tipo F2 Extraurbana del D.M. 5/11/2001,



evidenzia uno sviluppo del tracciato con andamento plano-altimetrico (curva planimetrica e raccordo verticale convesso) dove si determina l'insorgenza, in entrambe le direzioni di marcia dei veicoli, un'anomalia ottica, ovvero un cambio di direzione celato rispetto alle aspettative dell'utenza. Si propone di valutare l'opportunità di modificare la variante della SP 106 prevista in progetto con altro tracciato verso valle che andrebbe ad intersecare l'attuale linea ferroviaria in esercizio. Questa soluzione, raffrontandola con quella proposta prevista nell'odierno progetto, in quanto migliorativa ai fini della sicurezza, per riduzione delle pendenze longitudinali e dei raccordi planimetrici, potrà essere considerata quale soluzione definitiva post messa in esercizio del nuovo tratto ferroviario, mentre l'attuale proposta progettuale potrebbe essere considerata come transito provvisorio nel corso della cantierizzazione del progetto principale del nuovo tracciato ferroviario."... omissis ...";

- che la Provincia di Benevento - Servizio Tutela dell'Ambiente con nota prot. 0035300 del 10 ottobre 2018 ha espresso parere favorevole "... omissis ... Visto il nulla osta espresso dal Responsabile del Servizio Tutela dell'Ambiente, omissis ... alle seguenti condizioni:"... non risultano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento ed alla redazione della progettazione esecutiva sulla quale questo Servizio si esprimerà definitivamente, per le funzioni attribuite alla Provincia, ... omissis ... dal R.D. n. 523 del 25/07/1904 e ss.mm.ii., in merito agli attraversamenti del tracciato ferroviario con l'asta fluviale del fiume Calore".

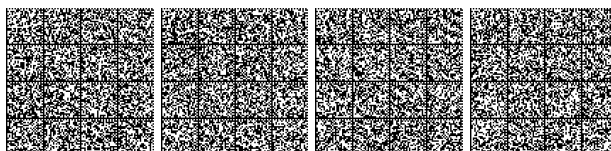


- che il Consorzio di Bonifica del Sannio Alifano ha comunicato con nota prot. n. 2018.04614 in data 10 ottobre 2018 che "... omissis ... Nulla osta, quindi per quanto di competenza all'esecuzione delle opere ferroviarie. In ogni caso, poiché il raddoppio della linea ferroviaria in oggetto omissis ... presenta un notevole impatto sul territorio, che è a vocazione fortemente agricola, si invita omissis ... ad aver cura che le opere a farsi non procurino danni permanenti alle attività produttive esistenti nella zona né temporanei di saggi nella fase di esecuzione delle opere stesse. Si raccomanda, pertanto, l'utilizzo più ampio possibile di tecniche di ingegneria naturalistica ... omissis ...";
- che il Comune di Ponte con delibera di Consiglio Comunale n. 20 del 27 dicembre 2018 "... omissis...delibera ... omissis ... di esprimere, per il progetto definitivo in oggetto ... omissis..., parere favorevole con le osservazioni di competenza, dando atto che le predette osservazioni/prescrizioni risultano formulate con precedente deliberazione di C.C. n. 18 del 30.11.2018 da intendersi qui integralmente richiamata anche se non materialmente trascritta... omissis ...", con le seguenti prescrizioni:
  - La Stazione "Ponte-Casalduni", omissis chiediamo di ottenere la denominazione della nuova stazione con il termine "Ponte-Torrecuso".
  - I sottopassi dovranno essere adeguati per consentire l'accesso ad entrambi i lati, con mezzi meccanici, per le numerosissime aziende prospicienti.
  - Migliore articolazione della Via comunale Francigena per evitare la demolizione dei fabbricati.

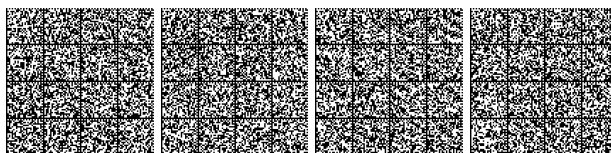




- ... omissis necessità di prevedere un aumento della capacità dei fossi e dei canali di scolo presenti lungo il tracciato previsto, e la realizzazione di fondo e paratie laterali in calcestruzzo, rivestite in pietra locale, di adeguata sezione idraulica, al fine di migliorare la regimentazione delle acque meteoriche raccolte dalle strade di ogni ordine interferenti con l'opera. La delimitazione degli stessi, sarebbe opportuno eseguirla con staccionate in legno o altri materiali ad impatto paesaggistico nullo.
- ... omissis si rende necessaria, un'adeguata mitigazione ambientale degli interventi che si andranno a realizzare; nello specifico, si propone la piantumazione di essenze arboree locali, lungo i tratti in cui sono previsti interventi di sistemazione e/o di modifica dello stato dei luoghi.
- ... omissis si propone realizzazione di cunette per facilitare il regolare deflusso delle acque attraverso la realizzazione di fondo e pareti laterali in calcestruzzo rivestite in pietra locale e l'installazione di guardrail (o similari) con materiali di valore paesaggistico.
- ... omissis si richiede la sistemazione idraulica di tutti i corsi d'acqua naturali attraversati, attraverso la realizzazione di sponde laterali rivestite in pietra locale e modifica di profondità del letto, al fine di aumentarne la capacità idraulica, il rifacimento dello stesso, la realizzazione di bocche di lupo per la regimentazione delle acque piovane raccolte e provenienti dalle strade, dai terreni e dalle cunette laterali.



- ... omissis porre particolare attenzione, alla sistemazione stradale e all'accesso alle proprietà confinanti con l'intervento in progetto. Si ravvisa la necessità di prevedere in questi punti, inoltre, adeguate opere di regimentazione delle acque.
  - ... omissis è necessario a nostro giudizio, prevedere strade secondarie in adiacenza al tracciato dell'opera, al fine di permettere ai proprietari dei terreni interclusi, di raggiungere i propri fondi.
  - ... omissis si propone la riqualificazione delle aree nulle o relitti formatesi dalla modifica dello stato attuale in seguito alla realizzazione dell'opera.
  - ... omissis si richiede la realizzazione di un corridoio ecologico lungo il tracciato della nuova linea ferroviaria e della fascia di rispetto, attraverso la piantumazione di essenze arboree locali.
  - ... omissis si richiede, dato l'alto valore ambientale della zona interessata, il rivestimento in pietra locale di tutte le opere in cemento armato previste (compresi gli scatolari stradali) e la realizzazione di opere di sostegno ove possibile rinverdite.
  - ... omissis si rende necessario l'aumento rispetto alle quantità previste di barriere antirumore, prevedendone l'installazione lungo l'intero tracciato interessante il nostro Comune.
- che il Comune di Torrecuso ha inviato con nota n. 186 del 7 gennaio 2019, delibera di Consiglio Comunale n. 31 del 18 dicembre 2018, con la quale delibera di "... omissis ..." di esprimere parere favorevole di competenza, con prescrizioni; di approvare e formulare le prescrizioni riportate negli allegati sub a) e sub h) e negli



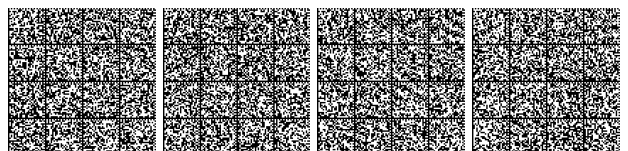
allegati grafici sub b), c), d), e), f) e g) ...omissis...", con le seguenti prescrizioni:

" omissis ...Preliminarmente:

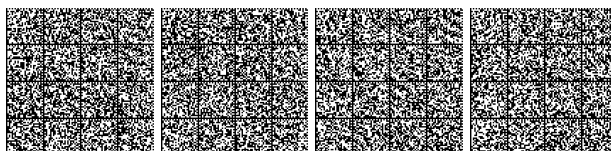
1. omissis ...la zona oggetto dei lavori ricadente nel comune di Torrecuso (loc. Collepiano) è a destinazione Artigianale-Commerciale, con molteplici attività produttive ed abitazioni a servizio e private, omissis ..., si chiede pertanto particolare attenzione e precauzione nello svolgimento dei lavori medesimi;
2. Si fa rilevare che la Stazione Ferroviaria a costruirsi andrà a ricadere interamente nel territorio del Comune di Torrecuso pertanto, anche in considerazione dell'elevata incisività delle opere nel tessuto economico del paese, si reputa opportuno e si propone che il nome dello scalo ferroviario includa il comune di ubicazione e quindi: Torrecuso-Ponte -Casalduni;
3. In considerazione del notevole impatto che le opere avranno sull'assetto morfologico del territorio omissis ... si ritengono assolutamente prioritarie omissis ... prevedere un aumento della capacità dei fossi e dei canali di scolo presenti lungo il tracciato previsto, e la realizzazione di fondo e paratie laterali in calcestruzzo, rivestite in pietra locale, di adeguata sezione idraulica, al fine di migliorare la regimentazione delle acque meteoriche raccolte dalle strade di ogni ordine interferenti con l'opera. La delimitazione degli stessi, sarebbe opportuno eseguirla con staccionate in legno o altri materiali ad impatto paesaggistico nullo;



4. *omissis ... si rende necessaria, un'adeguata mitigazione ambientale degli interventi che si andranno a realizzare; omissis ..., si propone la piantumazione di essenze arboree locali, lungo i tratti in cui sono previsti interventi di sistemazione e/o di modifica dello stato dei luoghi;*
5. *omissis ...sui tratti di strada provinciali, comunali e privati interferenti con l'opera omissis ... si propone realizzazione di cunette per facilitare il regolare deflusso delle acque attraverso la realizzazione di fondo e pareti laterali in calcestruzzo rivestite in pietra locale e l'installazione di guardrail (o similari) con materiali di valore paesaggistico;*
6. *omissis ...si richiede la sistemazione idraulica di tutti i corsi d'acqua naturali attraversati, mediante la realizzazione di sponde laterali rivestite in pietra locale e modifica di profondità del letto, al fine di aumentarne la capacità idraulica, il rifacimento dello stesso, la realizzazione di bocche di lupo per la regimentazione delle acque piovane raccolte e provenienti dalle strade, dai terreni e dalle cunette laterali;*
7. *omissis ... porre particolare attenzione, alla sistemazione stradale e all'accesso alle proprietà confinanti con l'intervento in progetto. Si ravvisa la necessità di prevedere in questi punti, inoltre, adeguate opere di regimentazione delle acque;*
8. *omissis ... prevedere strade secondarie in adiacenza al tracciato dell'opera, al fine di permettere ai proprietari dei terreni interclusi, di raggiungere i propri fondi;*



9. *omissis ... si propone la riqualificazione delle aree nulle o relitti formatesi dalla modifica dello stato attuale in seguito alla realizzazione dell'opera;*
10. *omissis ... si richiede la realizzazione di un corridoio ecologico lungo il tracciato della nuova linea ferroviaria e della fascia di rispetto, attraverso la piantumazione di essenze arboree locali;*
11. *omissis ... si richiede, dato l'alto valore ambientale della zona interessata, il rivestimento in pietra locale di tutte le opere in cemento armato previste (compresi gli scatolari stradali) e la realizzazione di opere di sostegno ove possibile rinverdite. Si fa all'uopo presente che l'area in oggetto ricade in zona sottoposta a vincolo della 431/85 (Legge Galasso);*
12. *omissis ... si rende necessario l'aumento rispetto alle quantità previste di barriere antirumore, prevedendone l'installazione lungo l'intero tracciato interessante il nostro Comune;*
13. *omissis ... necessità di collegare il tratto di raccordo NV26 (nella zona Artigianale-Commerciale) alla viabilità esistente e già posta a servizio della Stazione Ferroviaria, tramite un viadotto da realizzarsi nei pressi della costruenda Stazione ferroviaria, o in subordine mediante il prosieguo di detta via fino alla strada provinciale Vitulanese, in tal modo il traffico pesante non andrebbe a gravare sulle vie comunali dimensionalmente inadeguate;*
14. *omissis ... necessarie opere di adeguamento della via comunale ed in particolare il rinforzo della scarpata, lungo il lato sinistro del fiume, in prossimità dell'imbocco con la Strada Provinciale*

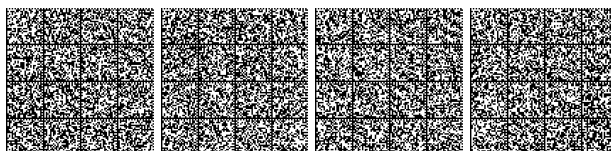


*Vitulanesi, già interessata da una frana;*

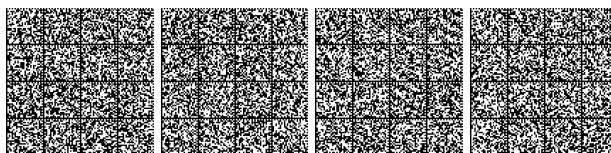
15. *In riferimento alla costruenda strada NV28 a servizio dei fabbricati tecnologici RI104 al km 43 +400 si evidenzia che la stessa presenta dei dislivelli notevoli mentre si potrebbe collegare alla rotatoria prevista dal progetto di raddoppio della SS372 che sarà ubicata nei pressi del costruendo fabbricato di servizio al km 42+290, (viadotto esistente) con un sensibile miglioramento della fruibilità e minore impatto ambientale;*
16. *Sempre al fine di diminuire l'impatto ambientale delle opere a realizzarsi e in considerazione dell'elevato pregio delle colture (vigneti ed uliveti) e dei secolari boschi esistenti, si propone lo spostamento del locale tecnico RI105 e la modifica del tracciato GN10 lungo la strada comunale Torrepalazzo, con sistemazione della stessa via avente accesso nei pressi del ponte Reventa".*

Osservazioni del Comune di Torrecuso:

17. *"Si premette che l'opera infrastrutturale in oggetto epigrafata, qualora realizzata in coerenza con il configurato andamento plano-altimetrico, andrebbe inevitabilmente a stravolgere l'attuale articolazione funzionale della realizzata viabilità di urbanizzazione dell'area artigianale commerciale del vigente PRG, in cui, attualmente insistono una serie di insediamenti produttivi e le relative aree pertinenziali, inducendo una irrecuperabile limitazione di accessibilità ai diversi complessi ed alle connesse aree comunque funzionali al loro esercizio e, soprattutto, al loro potenziale sviluppo. omissis ... , stante l'ormai acclarata immodificabilità*



dell'adottata soluzione progettuale ed i vincoli e le implicazioni comunque indotte dalla contestuale presenza, nell'ambito territoriale di interesse dell'opera ferroviaria, di una infrastruttura altrettanto invasiva quale la SS372 "Telesina" anche essa interessata da un radicale intervento di adeguamento prestazionale - ampliamento delle carreggiate da due a quattro corsie-, sarebbe auspicabile pervenire alla delocalizzazione dell'area a destinazione artigianale e commerciale, in questione, nell'ambito della quale trovano ubicazione le attività produttive il cui esercizio, e soprattutto, i potenziali sviluppi futuri - per la gran parte già programmati ed assentiti- risulterebbero sostanzialmente inibiti dalla realizzazione di suddette opere infrastrutturali strategiche, di livello interregionale e, pertanto, di rilevante interesse strategico. Ne consegue evidente la inderogabile necessità, per altro ripetutamente sollecitata dalla imprenditoria locale, di procedersi nelle opportuni sedi e nell'ambito delle attivate procedure concertative, ad una attenta valutazione della innanzi avanzata proposta che potrebbe, ove condivisa, risolvere le problematiche di ordine produttivo e, soprattutto, patrimoniale comunque sottese alla contestuale realizzazione/adequamento di due rilevanti e, pertanto, invasive opere infrastrutturali. Al riguardo, l'amministrazione comunale, al fine di salvaguardare un tessuto produttivo di rilevante interesse socio-economico omissis ... , evidenzia la propria disponibilità a procedere alla riprogrammazione della predetta area artigianale commerciale in altro sito , confidando , per la sua complessiva



*infrastrutturazione, nelle risorse a valere sul finanziamento dell'opera ferroviaria di riferimento, da intendersi quale opera compensative del danno territoriale ed ambientale comunque connesso e conseguente alla sua realizzazione. omissis ... L'amministrazione comunale intende altresì evidenziare l'esigenza di prevedere nell'ambito del progetto la realizzazione di un parcheggio di interscambio in corrispondenza della prevista nuova stazione ferroviaria al fine di favorire l'avviato sviluppo turistica del territorio, stante l'importanza crescente che quest'ultimo ha assunto in quanto particolarmente vocato all'enogastronomia. omissis ...";*

- che il Comune di Benevento ha inviato con nota prot. 3276 del'11 gennaio 2019, la delibera di Giunta n. 2 del 9 gennaio 2019 e successivamente delibera di Consiglio Comunale n. 1 in data 1 febbraio 2019 con la quale delibera:

1. *di approvare il progetto definitivo ... omissis ...*
2. *di invitare il MIT, RFI e la Regione Campania a predisporre e finanziare la tratta ferroviaria Vitulano- Apice, un progetto di velocizzazione sia infrastrutturale che tecnologico, per adeguare e ottimizzare la stessa alle caratteristiche e agli standard AC/AV.*

*In questo contesto chiede ad RFI e alla Regione di sottoscrivere con il Comune un accordo di Programma per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della stazione ferroviaria di BN, che ha un ruolo centrale nello sviluppo della Napoli -Bari e che deve perciò avere tutte le caratteristiche di una moderna stazione di Alta Velocità. In tal senso l'accordo deve*





*prevedere la realizzazione di un moderno parcheggio di interscambio e la riqualificazione del comparto connesso, a partire dalla rimozione della barriera costituita dal fascio di binari contigui all'area commerciale retrostante. Invita RFI e la Regione ad approfondire, come si sta facendo con il gruppo di lavoro congiunto, le possibili iniziative logistiche legate alle aree ZES del Comune (Area ASI e Contrada Olivola), attraverso la verifica di fattibilità e di sostenibilità, tecnica ed economica, di uno Scalo merci o di altre iniziative logistiche comunque legate alla verifica della domanda di trasporto merci delle aziende... omissis ...";*

- che l'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri e Garigliano ha inviato nota in data 11 gennaio 2019, prot. 362 con la quale "... omissis per i soli aspetti di competenza, esprime parere favorevole al progetto definitivo in epigrafe, con la prescrizione di provvedere alla redazione di uno specifico studio di compatibilità idrogeologica secondo quanto indicato all'art. 23 delle norme del PsAI-Rf e sulla base delle osservazioni/integrazioni ... omissis ... sulla scorta del quale risultino: evidenziato il non aggravamento delle condizioni di stabilità dei fenomeni franosi attraversati, individuate le più idonee tipologie di interventi strutturali e non strutturali necessari alla salvaguardia delle opere da realizzare e al contesto fisico nel quale vengono realizzate ed esplicitati i metodi di calcolo ed i risultati delle analisi che oggettivano gli effetti degli interventi previsti a salvaguardia delle opere da realizzare." Si riportano di seguito le osservazioni formulate dall'Autorità di Bacino:



1. Tra il km 43+550 e il km 43+700 il tracciato ferroviario interseca, in galleria, un fenomeno franoso quiescente; il medesimo areale è cartografato come Area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati all'interno, ovvero di fenomeni di primo distacco-C1 nel PsAI-Rf. All'interno del corpo di frana non sono state eseguite indagini indirette (prove sismiche di superficie) ed è stato realizzato un sondaggio a carotaggio continuo con prelievo di tre campioni indisturbati ed esecuzione di prove di laboratorio. L'asse ferroviario è localizzato a circa 25-30 m rispetto al piano campagna. Tuttavia in considerazione del fatto che il fenomeno franoso cartografato presenta una lunghezza di circa 250 m, risulta necessario oggettivare la profondità della superficie di scorrimento al fine di scongiurare possibili riattivazioni occasionali durante la realizzazione della galleria non solo per la salvaguardia dei manufatti in oggetto, ma anche per scongiurare incrementi di rischio.
2. Tra il km 44+450 e il km 44+900 il tracciato ferroviario interseca, in galleria, un fenomeno franoso quiescente all'interno di un areale più ampio cartografato come Area a rischio medio-R2 ed Area di media attenzione-A2 nel PsAI-Rf. All'interno del corpo di frana sono state eseguite indagini indirette (prove sismiche di superficie) e sono stati realizzati cinque sondaggi a carotaggio continuo con prelievo di campioni indisturbati ed esecuzione di prove di laboratorio. Da tali prove i terreni in frana sono risultati di alta plasticità e di alta attività rendendo, quindi, possibile l'evoluzione in colata. L'asse ferroviario è localizzato a profondità maggiori di 50 m rispetto

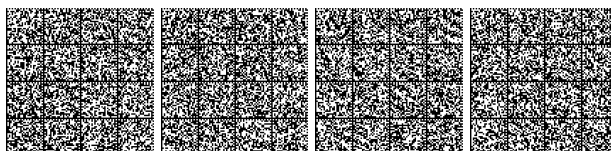


al piano campagna. Tuttavia in considerazione del fatto che i fenomeni franosi cartografati nel PsAI-Rf presentano lunghezze di circa 1200-1400 m, risulta necessario oggettivare la profondità della superficie di scorrimento al fine di scongiurare possibili riattivazioni occasionali durante la realizzazione della galleria non solo per la salvaguardia dei manufatti in oggetto, ma anche per scongiurare incrementi di rischio in areali attualmente classificati R2 ed A2.

3. Tra il km 45+750 e il km 45+800 il tracciato ferroviario attraversa un alveo con intensa erosione lineare perimetrato come Area di attenzione potenzialmente alta-Apa nel PsAI-Rf. Sia in sinistra che in destra idrografica del fosso nello studio geologico di progetto sono riportati numerosi fenomeni franosi quiescenti la cui cinematica è presumibilmente legata sia alla variazione delle pressioni interstiziali, sia ai fenomeni erosivi delle sponde e del fondo del fosso. All'interno dei corpi di frana non sono state eseguite indagini indirette (prove sismiche di superficie) o dirette (sondaggi, prove penetrometriche, etc.).

Dalla Carta Geomorfologica prodotta emerge che per la realizzazione del tracciato ferroviario è necessario operare modifiche topografiche allo sbocco della galleria Le Forche mediante l'esecuzione di trincee che potrebbero modificare la direzione del fenomeno franoso più a valle. In considerazione di tali evidenze risulta necessario:

- approfondire le conoscenze stratigrafiche e geotecniche dei terreni interessati dalle opere mediante l'esecuzione di indagini in sito e



*prove di laboratorio;*

- *definire il regime delle pressioni interstiziali e la variazione dello stesso in seguito ad eventi pluviometrici di varie intensità e durata;*
- *valutare mediante approcci tenso-deformativi l'interazione tra fenomeno franoso, approfondimento dell'incisione naturale e scavi necessari per la realizzazione delle opere;*
- *dimensionare le opere di sostegno degli scavi portando in conto l'effettiva spinta derivante dal fenomeno franoso.*

*Attraverso tali approfondimenti potrà essere valutata opportunamente l'efficacia delle eventuali opere di contenimento degli scavi e la modifica delle condizioni di stabilità dell'intero areale in frana nelle condizioni ante e post operam.*

*Per quanto riguarda il tombino di attraversamento del fosso, in considerazione dei potenziali apporti di frazione solida derivante dai processi erosivi in atto a monte dello stesso, è necessaria una costante manutenzione 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.*

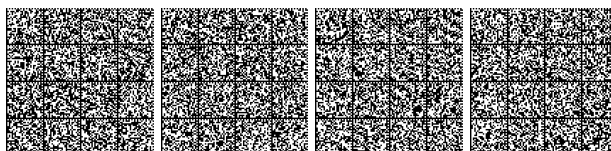
4. *Tra il km 45+950 e il km 46+100 il tracciato ferroviario interseca, in trincea, un fenomeno franoso quiescente; il medesimo areale è cartografato come Area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati a/l'interno, ovvero di fenomeni di primo distacco-C1 nel PsAI-Rf. All'interno del corpo di frana sono state eseguite indagini*



indirette (prove sismiche di superficie) mentre non sono state eseguite indagini dirette (sondaggi, prove penetrometriche, etc.). Dalla Carta Geomorfologica prodotta emerge che per la realizzazione del tracciato ferroviario è necessario operare modifiche topografiche mediante la realizzazione di trincee nella porzione del cumulo di frana modificando ivi lo stato tensionale. In considerazione lo stato tensionale. In considerazione di tali evidenze risulta necessario:

- approfondire le conoscenze stratigrafiche e geotecniche dei terreni interessati dalle opere mediante l'esecuzione di indagini in sito e prove di laboratorio;
- definire il regime delle pressioni interstiziali e la variazione dello stesso in seguito ad eventi pluviometrici di varie intensità e durata;
- valutare mediante approcci tenso-deformativi l'interazione tra fenomeno franoso e scavi necessari per la realizzazione delle opere;
- dimensionare le opere di sostegno degli scavi portando in conto l'effettiva spinta derivante dal fenomeno franoso;
- valutare l'efficacia del miglioramento delle condizioni di stabilità del versante intervenendo sull'intero ambito geomorfologico significativo, anziché nel ristretto intorno del tracciato ferroviario. Attraverso tali approfondimenti potrà essere valutata opportunamente l'efficacia delle eventuali opere di contenimento degli scavi e la modifica delle condizioni di stabilità dell'intero fenomeno franoso nelle condizioni ante e post operam.

5. Tra il km 46+200 e il km 46+350 il tracciato ferroviario interseca,



*in trincea, un fenomeno franoso quiescente; il medesimo areale è cartografato come Area di media attenzione-A2 nel PsAI-Rf.*

*All'interno del corpo di frana non sono state eseguite indagini indirette (prove sismiche di superficie) o dirette (sondaggi, prove penetrometriche, etc.). Dalla Carta Geomorfologica prodotta emerge che per la realizzazione del tracciato ferroviario è necessario operare modifiche topografiche, e quindi tensionali, nella porzione del cumulo di frana. In considerazione di tali evidenze risulta necessario:*

- approfondire le conoscenze stratigrafiche e geotecniche dei terreni interessati dalle opere mediante l'esecuzione di indagini in sito e prove di laboratorio;*
- definire il regime delle pressioni interstiziali e la variazione dello stesso in seguito ad eventi pluviometrici di varie intensità e durata;*
- valutare mediante approcci tenso-deformativi l'interazione tra fenomeno franoso e scavi necessari per la realizzazione delle opere;*
- dimensionare le opere di sostegno degli scavi portando in conto l'effettiva spinta derivante dal fenomeno franoso;*
- valutare l'efficacia del miglioramento delle condizioni di stabilità del versante intervenendo sull'intero ambito geomorfologico significativo, anziché nel ristretto intorno del tracciato ferroviario.*

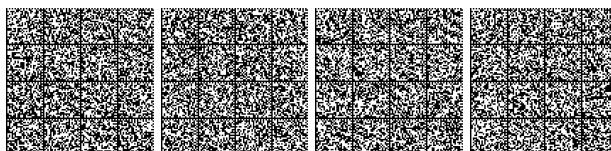
*Attraverso tali approfondimenti potrà essere valutata opportunamente l'efficacia delle eventuali opere di contenimento degli scavi e la modifica delle condizioni di stabilità del!' intero fenomeno franoso*



nelle condizioni ante e post operam.

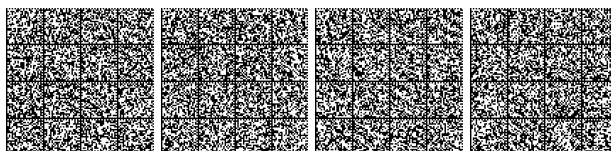
Nell'ambito del Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni [PSDA], della ex Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno, approvato con DPCM del 21/11/2001 (G.U. del 19/02/02 n. 42), i due viadotti sul fiume Calore ricadono in aree perimetrare come Fascia A e Fascia B2.

- Le Norme di Attuazione del PSDA nelle suddette fasce consentono (v. art. 24) la realizzazione di nuove infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico di trasporto o di servizi ... a condizione che non modificano i fenomeni idraulici naturali che possono aver luogo nelle fasce, costituendo significativo ostacolo al deflusso, e non limitino la capacità di invaso. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità idraulica, approvato dall'Autorità idraulica competente, che documenti l'assenza delle suddette interferenze. Inoltre, le nuove opere di attraversamento e/o rilevati stradali o ferroviari devono essere progettati nel rispetto dei criteri di cui all' Allegato C alle stesse norme. La documentazione prodotta contiene uno studio idrologico e idraulico in cui il tratto del fiume Calore, interessato dal tracciato ferroviario, è stato studiato attraverso una modellazione bidimensionale;
- gli attraversamenti degli affluenti maggiori sono stati studiati in condizioni di moto permanente, mentre quelli degli affluenti minori sono stati verificati in condizioni di moto uniforme, e pertanto risultano esaustivi di quanto richieste dalle norme del PSDA.
- Con riferimento al Documento di Indirizzo ed Orientamento per la



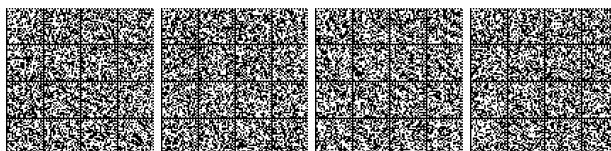
*Pianificazione e Programmazione della Tutela Ambientale [DIOPT A], approvato della ex Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno, il 5/04/06 (G.U. n. 164 del 17/07/06), le aree di intervento ricadono nel sistema ambientale della Pianura Alluvionale, in ambiti territoriali classificati come area di valore ambientale, area di medio valore ambientale ed area di alto valore ambientale, non oggetto di politiche di tutela in cui necessita l'attivazione di azioni per la cura della biodiversità, il riequilibrio idrogeologico, il ripristino ambientale, la creazione di presidi di valorizzazione dell'identità, la tutela delle risorse, la cura del paesaggio, la protezione della quantità e qualità della risorsa acqua, l'innovazione di sviluppi tesi alla sostenibilità, la salvaguardia dei corsi d'acqua.*

- *In tali ambiti le Linee Guida del citato DIOPT A indirizzano tra l'altro alla preservazione della plurifunzionalità del sistema pianura alluvionale, bilanciando i diversi usi in una visione integrata e corretta, pure attraverso la manutenzione, riqualificazione, recupero delle strutture, infrastrutture e servizi esistenti, anche finalizzata ad un corretto inserimento ambientale e paesaggistico. Con riguardo al Piano di Gestione delle acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale - II ciclo, approvato con DPCM del 27/10/2016 (G.U. del 31/01/2017, n. 25), non risultano elementi ostativi alla realizzazione delle opere in progetto”.*





- che il Ministero della Difesa - Comando Logistico Esercito MO.TRA., con nota prot. M\_D E24363 REG2018 0092011 in data 14 novembre 2018 ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che la società ANAS ha inviato la nota prot.CDG-0023616 in data 15 gennaio 2019 con la quale: " ... omissis ... Dall'esame del progetto definitivo, sono risultate le seguenti interferenze con le opere previste nell'intervento di raddoppio a 4 corsie della SS 372 "Telesina". La viabilità di servizio NV 28 collega il piazzale SSE e fabbricati tecnologici al Km 42+100 all'attuale svincolo di TORRECUSO al km. 56+150 della SS 372. L'innesto è sostanzialmente compatibile anche con il progetto di adeguamento dello svincolo previsto nel PD di adeguamento della strada statale, ed anche con l'ulteriore affinamento in corso di studio nell'ambito della progettazione esecutiva, a meno di modesti affinamenti nella zona di innesto e inserimento di alcuni muri di sostegno su di una rampa per salvaguardare il piazzale a servizio della ferrovia. Per quanto sopra, si esprime parere favorevole all'intervento con la condizione che, in considerazione della potenziale contestualità dei lavori dell'intervento in oggetto con quelli di raddoppio della S.S. 372 "Telesina", in sede di redazione del progetto esecutivo, la cantierizzazione delle opere dell'intervento in oggetto sia resa congruente con quella prevista nel progetto esecutivo del raddoppio della SS 372 Telesina, e comunque condivisa e coordinata tra RFI ed ANAS sulla base di un cronoprogramma di dettaglio in modo da evitare sovrapposizioni ed interferenze".
- che la Società SNAM Rete Gas ha inviato nota prot. DISOCC/851/LAV/LAN in



data 9 ottobre 2018 con la quale esprime "... omissis ...per quanto di competenza parere favorevole alla realizzazione dell'opera in oggetto, specificando che quest'ultima interferisce con il nostro impianto in esercizio denominato " Benevento - Cisterna" al km 44+650 in Comune di Torrecuso... omissis ...";

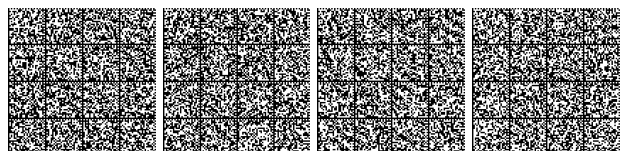
- che la Società WIND ha inviato mail alla Direzione Investimenti di RFI, in data 22 ottobre 2018, con la quale è stato comunicato che non vi sono interferenze Wind nell'ambito del progetto definitivo oggetto di valutazione in Conferenza.
- che non sono pervenute osservazioni e/o pareri da parte delle restanti Amministrazioni/Enti, regolarmente invitati a partecipare alla Conferenza di Servizi;
- che in data 3 ottobre 2018 la Società Italferr S.p.A. ha avvisato, ai sensi degli artt. 7 e 8, della L. 241/1990 e s.m.i., i soggetti proprietari delle aree sulle quali è prevista la realizzazione dell'intervento che la relativa dichiarazione di pubblica utilità urgenza ed indifferibilità, disposta dall'art. 1, comma 3, del D.L. 133/2014, convertito con modificazioni dalla L. 164/2014, acquisirà efficacia con l'approvazione del progetto definitivo con Ordinanza da parte del Commissario in esito alla conclusione della Conferenza di Servizi.
- che le attività come sopra descritte sono state reiterate in data 22 febbraio 2019 a seguito della integrazione e parziale rettifica del piano particellare di esproprio e dell'elenco ditte, facenti parte del progetto definitivo.



- che nell'ambito tale procedura sono pervenute n. 22 osservazioni che sono state oggetto di analisi nella relazione sulla pubblicizzazione della Società Italferr S.p.A. in data 6 maggio 2019 - Allegato 3 - alla Relazione istruttoria;
- che il progetto definitivo è corredato del piano degli espropri;
- che la Task Force di RFI ha proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;
- che la Task Force di RFI, in relazione a quanto sopra, ha proposto al Commissario di approvare il progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano.

sotto l'aspetto attuativo:

- che l'opera relativa alla velocizzazione e raddoppio della tratta Cancellino-Benevento è inclusa nel Contratto di Programma 2017 - 2020 parte investimenti, riportato in tabella A "Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici, Classe b - Interventi in esecuzione, Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale", con un costo complessivo a vita intera di 1.725 mln € così articolato:
  - ✓ 0279\_A "Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cancellino-Frasso Telesino" con costo e risorse operative pari a 730 Milioni di Euro;
  - ✓ 0279\_B "Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)" con un costo di 995 Milioni di Euro e risorse operative pari a 780 Milioni di Euro.



- che l'Ordinanza n. 34 del 6 aprile 2018 ha rimodulato il costo e le relative coperture finanziarie delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento "Raddoppio e Velocizzazione Canello - Benevento";
- che in data 9 giugno 2018 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 132 la Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017 che assegna sul 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano risorse finanziarie per 215 milioni di Euro a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, Addendum al Piano Operativo Infrastrutture;
- che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- che la modalità di affidamento prevista è quella congiunta della progettazione e dell'esecuzione dei lavori;
- che il cronoprogramma prevede per la realizzazione delle opere del 3° Lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano in 2290 giorni naturali e consecutivi, comprensivi della progettazione esecutiva della realizzazione delle opere civili e delle opere tecnologiche;
- che il CUP dell'intervento è: J41H01000080008.

*sotto l'aspetto finanziario:*

- che alla luce del progetto definitivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano, il costo complessivo di tali opere è pari a 321 milioni di euro;
- che sommato tale costo a quelli del 1° lotto funzionale Frasso Telesino - Teleso e del 2° lotto Teleso - San Lorenzo Maggiore, fissati con l'Ordinanza 36 del 23 aprile 2018, rispettivamente pari a 395 milioni di

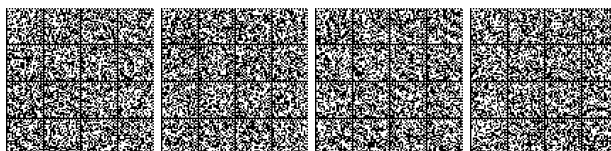


euro per il 1° lotto funzionale e a 379 milioni di euro per il 2° lotto funzionale, si ottiene un costo complessivo del raddoppio Frasso Telesino - Vitulano di 1.095 milioni di euro, che rientra nell'ambito del limite di spesa complessivo di 1.725 milioni fissato con l'Ordinanza n. 34 del 6 aprile 2018;

- che il costo complessivo del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano oggetto della presente Ordinanza, pari a 321 milioni di euro, è articolato come segue:

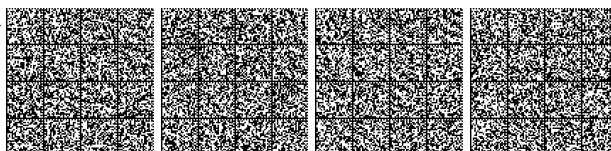
PIS Tabella A			
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>			
<b>ITINERARIO NAPOLI - BARI. TRATTA FRASSO T. - VITULANO</b>			
<b>PROGETTO DEFINITIVO 3 LOTTO FUNZIONALE FRASSO T. - TELESE</b>			
<b>Riepilogo Generale del Progetto</b>			
Voci	Importi <sup>(1)</sup> (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati <sup>(1)</sup> (Mln €)
<b>Lavorazioni</b>	<b>228,3</b>	<b>71%</b>	<b>228</b>
<i>Opere civili</i>	197,0	61%	
<i>Sovrastruttura ferroviaria</i>	4,3	1%	
<i>Impianti tecnologici</i>	22,4	7%	
<i>progettazione esecutiva</i>	4,6	1%	
<b>Oneri per la sicurezza</b>	<b>10,6</b>	<b>3%</b>	<b>239</b>
<b>Somme a disposizione</b>	<b>76,2</b>	<b>24%</b>	<b>315</b>
<b>Prescrizioni da CdS</b>	<b>6,0</b>	<b>2%</b>	
<b>Limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare.</b>	<b>321</b>	<b>100%</b>	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA



PIS Tabella B			
PROGETTO DEFINITIVO			
ITINERARIO NAPOLI - BARI. TRATTA FRASSO T. - VITULANO			
PROGETTO DEFINITIVO 3 LOTTO FUNZIONALE FRASSO T. - TELESE			
Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi <sup>(1)</sup> (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
<b>PROGETTAZIONE (PE, VPE)</b>	<b>6,3</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>
<b>OPERE CONNESSE</b>	<b>69,8</b>	<b>92%</b>	<b>22%</b>
<i>Direzione Lavori</i>	10,9	14%	3%
<i>Contributi di Legge (Inarcassa, VIA, etc)</i>	0,6	1%	0%
<i>Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera</i>	4,0	5%	1%
<i>Acquisizione aree</i>	16,8	22%	5%
<i>Materiali a fornitura RFI</i>	7,9	10%	3%
<i>Monitoraggio ambientale</i>	2,0	3%	1%
<i>Somme a disposizione per ulteriori Appalti</i>	10,0	13%	3%
<i>Somme a disposizione per Indagini archeologiche</i>	3,4	4%	1%
<i>Somme a disposizione per Riambientalizzazione siti di deposito</i>	2,9	4%	1%
<i>Somme a disposizione per Risoluzione interferenze</i>	0,3	0%	0%
<i>Collaudi Tecnico-Amministrativi</i>	0,2	0%	0%
<i>Imprevisti</i>	5,5	7%	2%
<i>Spese generali del Committente</i>	5,3	7%	2%
<b>Totale Generale Somme a Disposizione</b>	<b>76,2</b>	<b>100%</b>	<b>24%</b>
<b>(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA</b>			

- che, il costo delle prescrizioni emerse a conclusione della Conferenza di Servizi e ritenute accoglibili da RFI S.p.A., di importo stimato in 6 milioni di Euro come indicato dalla stessa RFI S.p.A. nella Relazione istruttoria, trova capienza nel suddetto quadro economico;

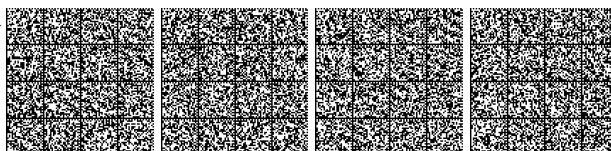


- che la quantificazione economica delle opere compensative/mitigative ambientali e di compensazione dell'impatto territoriale e sociale, comprese nel suddetto quadro economico, di cui all'art. 165, comma 3, del D. Lgs.163/2006 così come modificato dall'art. 4, comma 2, lettera r), Legge n. 106/2011 è pari a complessivi 0.8 milioni di Euro;
- che la copertura finanziaria della fase realizzativa del 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano della tratta Frasso Telesino - Vitulano è prevista a valere sulle risorse del Contratto di Programma 2017-2021 parte Investimenti, così come rimodulate per effetto dell'Ordinanza n. 34 del 6 aprile 2018 e nell'ambito del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, Addendum al Piano Operativo Infrastrutture, approvato con Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 132 del 9 giugno 2018.

Su proposta della Task Force di RFI S.p.A.

D I S P O N E

1. Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s.m.i. e degli artt. 166 e 165, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., è approvato con le prescrizioni di cui al successivo punto 3, 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 del 3° lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano della tratta Frasso Telesino - Vitulano, per un costo complessivo pari a 321 Milioni di Euro.



2. L'approvazione di cui al precedente punto 1 sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato e conferisce efficacia della dichiarazione di pubblica utilità disposta ex lege ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del D.L. n. 133/2014, come convertito nella legge n. 164/2014.
3. Le prescrizioni citate al precedente punto 1, cui è subordinata l'approvazione del progetto definitivo, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente Ordinanza. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa stabilito in sede di approvazione del progetto preliminare dell' "Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio tratta Frasso - Vitulano" di cui alla Ordinanza del Commissario n. 25 del 21 ottobre 2016.
4. RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto del Commissario, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo di cui al precedente punto 1.
5. RFI S.p.A. in sede di approvazione tecnica della progettazione esecutiva, provvederà alla verifica del recepimento delle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1, debbono essere recepite in tale fase.
6. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, anche per il tramite della Società Italferr S.p.A., in conformità a quanto stabilito nell'art. 1, comma 2, della Legge n. 164/2014 e s.m.i., dovrà prevedere negli avvisi, nei bandi di gara o nelle lettere di invito che la mancata accettazione, da parte delle imprese, delle clausole contenute nei protocolli di legalità stipulati con le competenti prefetture-uffici territoriali del





Governo, riferite alle misure di prevenzione, controllo e contrasto dei tentativi di infiltrazione mafiosa, nonché per la verifica della sicurezza e della regolarità dei luoghi di lavoro, costituisce causa di esclusione dalla gara e che il mancato adempimento degli obblighi previsti dalle clausole medesime, nel corso dell'esecuzione del contratto, comporta la risoluzione del contratto stesso.

7. Il Commissario per la realizzazione dell'Asse ferroviario Napoli-Bari, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 164/2014 e s.m.i., in sede di aggiornamento del Contratto di Programma trasmette al CIPE i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere.
8. La presente Ordinanza non verrà trasmessa alla Corte dei Conti in esito a quanto espresso dalla stessa con nota n. 19102 del 19 maggio 2015, circa l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario.
9. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, è incaricata di curare gli adempimenti per la trasmissione della presente Ordinanza alla Gazzetta Ufficiale per la relativa pubblicazione.

La presente Ordinanza è altresì pubblicata sul sito internet dedicato.

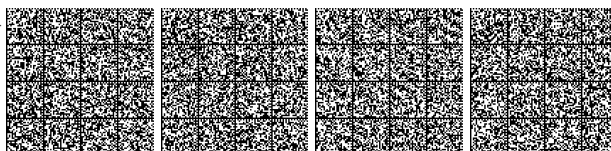
Il Commissario - Ing. Maurizio Gentile

**ALLEGATO 1**

**"Itinerario Napoli - Bari"**

**Raddoppio della tratta ferroviaria Frasso Telesino -**

**Vitulano**



**3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano****PROGETTO DEFINITIVO****CUP J41H01000080008**

1. **PRESCRIZIONI**
- 1.1 **Prescrizioni in fase realizzativa**
- 1.2 **Prescrizioni in fase realizzativa dell'intervento**
- 1.3 **Prescrizioni in fase di esercizio**
2. **RACCOMANDAZIONI in sede di realizzazione delle opere**

---- . ----

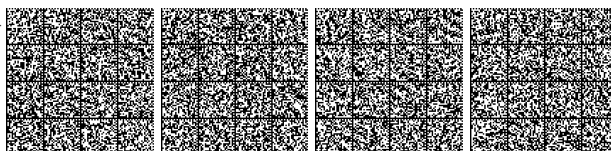
1. **PRESCRIZIONI**
- 1.1. **Prescrizioni nella fase del progetto esecutivo.**

L'Impresa appaltatrice dovrà:

1. redigere un nuovo cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo, con l'estrapolazione delle tempistiche operative dettagliate relative alla realizzazione delle opere di compensazione;  
(MATM\_Ottemperanza n.1 dell'allegato 2)
2. dettagliare, sia qualitativamente che quantitativamente, rimodulandolo in maniera definitiva il quadro degli interventi di compensazione ambientale (implementato su un investimento non inferiore al 2% dell'importo delle opere), proposte ed elaborate di concerto con tutti



- gli Enti territorialmente competenti; (MATTM\_Ottemperanza n. 2 dell'allegato 2)
3. presentare tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale illustrandone soluzione finale e fase cantieristica; (MATTM\_Ottemperanza n. 3 dell'allegato 2)
4. approfondire in documenti tematici appositi, la rappresentazione di: colori, materiali, tecniche costruttive, particolari architettonici e abachi per arredi, barriere, strutture minori, documentando con apposite fotosimulazioni le barriere antirumore, le strutture di protezione delle scarpate, dei muri di contenimento e dei manufatti architettonici maggiori, al fine di ottimizzare, dal punto di vista architettonico, le nuove opere con il paesaggio circostante; (MATTM\_Ottemperanza n. 4 dell'allegato 2)
5. aggiornare le verifiche idrauliche di tutti i manufatti e il dimensionamento delle opere di attraversamento dei corpi idrici interferiti, considerata la pericolosità idraulica di alcune delle zone interessate, sia in fase di costruzione che di esercizio, accertando, presso gli enti competenti in materia, l'idoneità delle scelte progettuali con riferimento puntuale alle modalità di realizzazione e di gestione dei fossati, pendenze, salti di fondo, ecc., in modo da garantire una portata invariante rispetto allo stato attuale (MATTM\_Ottemperanza n. 5 dell'allegato 2)
6. Approfondire alcune proposte progettuali per le opere d'arte, con riferimento al rischio frana/erosione, nei punti critici del tracciato



(così come già definito nel progetto), quali:

- a) Frana soprastante la galleria Le Forche tra il km 44+ 350 e il km 45+000 circa (stimando l'opportunità di realizzare anche opere per la sua stabilizzazione e per la mitigazione dei possibili effetti di una eventuale riattivazione per effetto della realizzazione delle opere);
- b) Uscita Est della galleria Ponte (e eventuale variazione delle lunghezze del rilevato di uscita e/o del successivo viadotto Calore-Ponte);
- c) Strutture fondazionali delle Pile dello stesso Viadotto Calore-Ponte;
- d) Strutture spondali del Viadotto Reventa;

(MATTM\_Ottemperanza n. 6 dell'allegato 2)

7. localizzare ed elencare nel progetto esecutivo, su apposite planimetrie descrittive, tutti gli interventi di mitigazione di cui alla fase di progettazione attuale, descritti in relazione alle singole opere, ai singoli cantieri e alla vulnerabilità dei terreni interessati, delimitando aree omogenee (in cui potrebbero essere svolte specifiche attività, da descriversi adeguatamente, con relativi effetti negativi) in cui ubicare le misure di mitigazione previste, caso per caso;

(MATTM\_Ottemperanza n. 7 dell'allegato 2)

8. riportare i risultati dello studio idraulico relativo al Fiume Calore su cartografie dedicate, redatte in opportune scale di rappresentazione, in considerazione dell'attraversamento e/o affiancamento del tracciato alla via d'acqua in aree di accertata pericolosità; (MATTM\_Ottemperanza n. 8 dell'allegato 2)

9. verificare con gli Enti competenti in materia, relativamente alle



modalità di realizzazione e gestione delle opere di raccolta, allontanamento, trattamento e scarico finale delle acque dei reflui provenienti dagli imbocchi delle gallerie, ottenendone l'approvazione, la proposta progettuale di scarico delle acque di piattaforma nella rete idrografica naturale o nei fossi disperdenti senza trattamenti preventivi; (MATTM\_Ottemperanza n. 9 dell'allegato 2)

10. individuare i recapiti finali delle acque di piattaforma dell'infrastruttura ferroviaria e delle nuove stazioni previste, in modo tale da verificare gli eventuali impatti sui corpi idrici prevedere, se necessarie, opportune misure/azioni di mitigazione; (MATTM\_Ottemperanza n. 10 dell'allegato 2)
11. realizzare un piano di indagini atto a definire la potenziale interferenza tra le opere da realizzare e la portata delle sorgenti limitrofe alla tratta; (MATTM\_Ottemperanza n. 11 dell'allegato 2)
12. rielaborare l'analisi acustica inserendo, oltre a quelli derivanti dalle lavorazioni di cantiere, anche i contributi dovuti all'incremento del traffico veicolare di cantiere e/o di altre sorgenti eventualmente presenti nei vari punti di analisi, per permettere il confronto tra i livelli di emissione con i livelli di immissione, verificando il rispetto del criterio differenziale; (MATTM\_Ottemperanza n. 12 dell'allegato 2)
13. fornire in forma tabellare i risultati dei livelli acustici calcolati presso ciascun ricettore, rielaborando le analisi previsionali, ridefinite sulla base dei monitoraggi svolti, ai fini del controllo dei valori in facciata a tutti i ricettori interessati dalle emissioni dei



cantieri, ampliando, ove necessario, e in accordo con ARPA Campania, le fasce di indagine oltre i 30 m dalla linea; (MATTM\_Ottemperanza n. 13 dell'allegato 2)

14. dettagliare, nell'ambito delle indicazioni disposte all'interno dell'Accordo di Programma tra Regione, RFI e Comuni, relativo alla dismissione della linea storica esistente, tutti i nuovi interventi sia nelle loro eventuali ricadute nell'ambito delle competenze dell'autorità di bacino interessata, sia dal punto di vista paesistico/naturalistico in riferimento a:

a) aspetto delle aree boscate attraversate e delle sponde dei corsi d'acqua interferite

b) ripristino e continuità della originaria rete ecologica,

c) eliminazione, per quanto possibile, del segno antropico della linea storica sulla base del recupero delle caratteristiche d'uso dei territori limitrofi, verificando altresì che l'eventuale operazione di eliminazione dei rilevati della linea ferroviaria esistente apporti effettivi benefici di natura idraulica e/o geomorfologica;

d) valutazione degli impatti, in termini di rumore e vibrazioni, dovuti alle attività di cantiere connesse alla dismissione; (MATTM\_Ottemperanza n. 14 dell'allegato 2)

15. procedere, ove possibile, prima dell'avvio dei cantieri, all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività propedeutiche all'installazione dei canteri (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari o superiori a 30 giorni, in accordo con ARPA Campania; (MATTM\_Ottemperanza n. 16



dell'allegato 2)

16. procedere, al fine di ridurre la produzione e il sollevamento di polveri

a:

a) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale, delle piste di cantiere e dei cumuli;

b) la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;

c) la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;

d) la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri, con velocità max 30 km/h;

e) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;

f) l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere.

g) Informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri;

(MATTM\_Ottemperanza n. 17 dell'allegato 2)

17. aggiornare, ove necessario, i piani di cantiere con:

a) la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona.

b) Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più



recenti direttive europee;

c) i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;

d) una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc.

e) un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate; (MATTM\_Ottemperanza n. 18 dell'allegato 2)

18. documentare tutti i fabbisogni idrici di ciascun cantiere, le loro fonti di approvvigionamento, la dotazione di impianti di trattamenti delle acque di scarico di ciascuno di essi e i requisiti per la riconsegna ai diversi ricettori individuati; evidenziare gli eventuali sfalsamenti temporali dei fabbisogni dei vari cantieri; (MATTM\_Ottemperanza n. 19 dell'allegato 2)

19. garantire, dal periodo di cantiere a fine lavori, sia la continuità della viabilità poderale che ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di scolo), garantire che i passaggi e le strutture irrigue presentino adeguate dimensioni; (MATTM\_Ottemperanza n. 20 dell'allegato 2)

20. aggiornare ed estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con l' ARPA Campania, stabilendo con essa - sia a livello





procedurale che esecutivo - le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate delle misurazioni stesse, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse, ante operam, corso d'opera (cantiere) e post operam (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione alle seguenti modalità operative:

a) il progetto di monitoraggio dell'aria per la componente "atmosfera", dovrà essere ricalibrato, sia in fase ante-operam che di cantiere e post-operam prevedendo l'ubicazione dei punti di monitoraggio presso le aree di massima ricaduta degli inquinanti (definite dai risultati dalle stime modellistiche), oltre ad una maggior attenzione alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione, definendo le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti, in accordo con ARPA Campania;

b) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali", dovrà valutare, in accordo con gli enti preposti, la possibilità di integrare i punti di monitoraggio dei corpi idrici, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, in relazione ai punti di immissione delle acque provenienti dai siti di trattamento e depurazione delle aree adibite a cantiere e/o dalla raccolta delle acque reflue e meteoriche, definendo, anche in questo caso, le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti, in accordo con ARPA Campania;



c) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque sotterranee", dovrà prevedere, in fase di cantiere, il monitoraggio di una eventuale insorgenza di fenomeni di drenaggio e/o inquinamento della falda durante la fase di avanzamento delle gallerie, ponendo particolare attenzione al pozzo PZA, in quanto ad uso idropotabile, e al pozzo irriguo P66 vista la sua ridottissima distanza dal tracciato dell'opera;

d) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "suolo e sottosuolo", dovrà verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva, valutando l'inserimento di ulteriori presidi per il monitoraggio in relazione ai cedimenti indotti dallo scavo delle gallerie durante le fasi di avanzamento lavori, per gli edifici già segnalati dalle simulazioni modellistiche (Edifici 11° 14, 22 e 25);

e) per la componente "vegetazione, flora ed ecosistemi", si ritiene necessario considerare I PMA anche l'agro-biodiversità, intesa non solo come tutte le forme biologiche direttamente per l'agricoltura (varietà rare di semi o di razze allevate), ma anche gli organismi (animali e vegetali) e habitat che si possono rinvenire nelle aree agricole. A tal proposito vanno integrate nell'analisi tutte le informazioni disponibili (cartografia e dati) sulle "Aree agricole ad alto valore naturale" eventualmente presenti nelle aree di studio. Tale monitoraggio dovrebbe protrarsi sia in AO che in PO per un intero anno, con frequenza stagionale.

f) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "fauna",



dovrà prevedere prima dell'avvio dei lavori, la valutazione della reale incidenza sulla componente fauna per tutti i tratti in cui l'opera incide sul fiume Calore, individuando adeguate mitigazioni sulla base del calcolo della percentuale di habitat protetto interferito, compensando il taglio di vegetazione ripariale con adeguati interventi che permettano il mantenimento degli habitat interferiti dall'opera e dalle aree di cantiere. In particolare dovrà essere approfondita l'incidenza delle aree di cantiere sulla componente sul: Sito di Impolianza Comunitaria denominato "Fiumi Volturno e Calore Beneventano" codice IT8010027;

g) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore e vibrazioni", per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi post-operam di esercizio, rivedendo l'ubicazione e le tempistiche del monitoraggio in funzione delle definitive scelte dei percorsi dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali (considerando l'eventuale incremento del traffico veicolare, che potrebbe incidere anche sul clima acustico di eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quelle interessate direttamente dalla cantierizzazione), aggiornando i riferimenti Normativi alla norma UNI 9614:2017, in sostituzione della UNI 9614:1990;

h) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "paesaggio", dovrà prevedere un controllo anche in CO allo scopo di prevenire situazioni di difficile reversibilità.

Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata e completa



del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi proposti dal Proponente nella documentazione integrativa presentata) dovranno essere concordati con ARPA Campania e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e i loro esiti (ed ogni altra attività ante operam, in corso d'opera e post operam ad essi correlata) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA Campania; (MATTM\_Ottemperanza n. 21 dell'allegato 2)

21. produrre degli elaborati, in scala adeguata, che presentino una cartografia relativa al reticolo idrografico con l'ubicazione dei punti di monitoraggio previsti nel PMA, con la relativa specifica di quali siano a monte e quali a valle dell'opera; (MATTM\_Ottemperanza n. 22 dell'allegato 2)

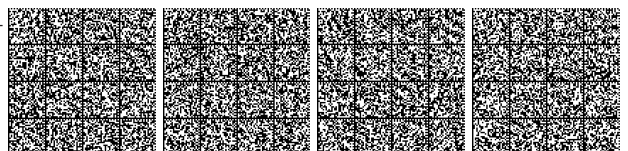
22. provvedere alla progettazione di dettaglio di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione. La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con ARPA Campania e poi trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori; (MATTM\_Ottemperanza n. 23 dell'allegato 2)

23. effettuare le caratterizzazioni ambientali dei terreni in tutti i siti interessati dalla movimentazione di terre e rocce da scavo, adeguandole in numero e set analitico di indagine alle indicazioni di cui all'allegato 2 del DPR 120/2017, ivi comprese:

a) Aree di cantiere e aree di cantiere oggetto di deposito intermedio in



- attesa di utilizzo;
- b) Piazzali, aree di soccorso a servizio delle gallerie, stazioni e fermate, nuova viabilità;
- c) Le cave indicate come siti di destinazione finale quanto, tenuto conto che la caratterizzazione ambientale dei tratti lineari ha mostrato superamenti delle CSC di colonna A, Tabella 1, Allegato 5 alla parte quarta, Titolo V del D.Lgs 152/06, per tali aree di deposito intermedio, non si ritiene sufficiente il prelievo di terreno superficiale e l'adozione di un set analitico ridotto (Fitofarmaci, Amianto PCB, Diossine e Furani); (MATT\_PUT n. 1 dell'allegato 2)
24. verificare la possibilità, ove fossero riscontrate interferenze tra le aree di intervento e/o cantiere con siti contaminati o potenzialmente contaminati, del riutilizzo dei terreni di scavo o, in alternativa, se vi siano i presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previsti dalla parte IV del D.Lgs 152/06 (MATT\_PUT n. 2 dell'allegato 2)
25. approfondire le indagini ambientali sulle acque sotterranee, effettuandole in conformità a quanto previsto dall'Allegato 2 del D.P.R. 120/2017, verificando che non si verificano superamenti delle CSC di cui alla Tabella 2, Allegato 5 alla Parte IV, Titolo V del D.Lgs 152/06 e chiarendo quali modalità di intervento si intendono adottare per evitare ripercussioni negative sulla qualità delle acque con riferimento ad eventuali interferenze con impluvi, valloni e corsi d'acqua (MATT\_PUT n. 3 dell'allegato 2)
26. comunicare le modalità con le quali l'esecutore intende assicurare la tracciabilità dei materiali dalla produzione all'utilizzo finale,



garantendo quindi che siano trasportati, per come previsto nel PUT, soltanto materiali di scavo che presentano concentrazioni conformi a quelle previste per l'uso verde residenziale, ivi compreso il deposito intermedio nelle aree individuate, nonché nelle piazzole adibite alla caratterizzazione (MATT\_PUT n. 5 dell'allegato 2)

27. aggiornare, ai fini della completa tracciabilità dei materiali di scavo alle previsioni del progetto esecutivo tutte le ipotesi di stoccaggio temporaneo e definitivo, utilizzo e smaltimento dei materiali di scavo e delle quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per WBS, definendo la capienza dei siti di deposito individuati e, di conseguenza, il sistema di cantierizzazione e di viabilità previsto in fase di elaborazione del progetto definitivo; (MATT\_PUT n. 6 dell'allegato 2)
28. fornire, per i potenziali siti di destinazione finale esterni al progetto in cui si prevede di riutilizzare i volumi di materiali di scavo in esubero come sottoprodotti, documentazione idonea ad attestare di avere acquisito tutte le necessarie autorizzazioni/approvazioni (ambientale, paesaggistico etc...) per l'avvio delle attività di recupero/riambientalizzazione al fine di consentire al MATTM di esprimere una definitiva valutazione in merito alla concreta possibilità del riutilizzo dei terreni di scavo in esubero o, in alternativa, se vi siano i presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previste dalla parte II e IV del D.Lgs 152/06 (MATT\_PUT n. 7 dell'allegato 2)
29. indicare le modalità di gestione di tutti i materiali di risulta



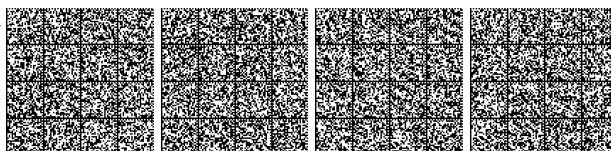
provenienti dalle attività previste in progetto che si prevede di gestire nel regime dei rifiuti (materiali di scavo che si prevede di gestire in qualità di rifiuto, materiali provenienti dalle demolizioni, materiali provenienti dalla demolizione delle pavimentazioni stradali, pietrisco ferroviario) ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero e, solo secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica, indicando altresì i relativi siti di destinazione finale, i rispettivi codici CER, le relative autorizzazioni allo smaltimento e le modalità di trasporto (MATT\_PUT n. 8 dell'allegato 2)

30. aggiornare alle previsioni del progetto esecutivo le ipotesi formulate in merito al sistema di cantierizzazione in fase di Progetto Definitivo al fine di confermare di percorrere principalmente viabilità interne di cantiere (MATT\_PUT n. 9 dell'allegato 2)

31. definire il cronoprogramma dei lavori tenendo conto di eventuali modifiche dovute dagli approfondimenti relativi alla fase di progettazione esecutiva anche in relazione alle attività istruttorie presso le Autorità competenti locali (MATT\_PUT n. 10 dell'allegato 2)

32. Rielaborare il PUT finale di progetto in occasione della trasmissione del Progetto Esecutivo e comunque almeno 90 gg prima dell'inizio effettivo dei lavori, aggiornando la definizione dei depositi temporanei secondo le specifiche del DPR 120/2017, specificando i campi di applicazione eventualmente ancora disciplinati dagli art. 183 e 185 (comma 1 lett.C) del D.Lgs. n. 152/2006, prevedendo di:

a) definire la destinazione d'uso, desunta dagli strumenti urbanistici



- vigenti, anche per le aree di cantiere, ciò al fine di poter correttamente individuare le caratteristiche qualitative a cui fare riferimento per la corretta qualifica dei materiali (colonna A o B della tabella 1 in Allegato 5 al titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006)
- b) adeguare le profondità di indagine, in corrispondenza di tutte le opere che presenta o profondità di scavo maggiori dei due metri dal piano campagna, rispetto alla quota strada di f m attualmente utilizzata nei report di Progetto Definitivo
- c) approfondire lo studio di cui alle schede Geo-Litologiche di Progetto, prevedere le analisi di tutte le differenti litologie presenti lungo il tracciato e riportate nel PUT di Progetto
- d) documentare l'accreditamento del/dei laboratori di analisi
- e) fornire, nel PUT di progetto esecutivo, i layout definitivi dei cantieri con l'indicazione, oltre che delle differenti aree operative e/ di deposito temporaneo dei materiali, dei potenziali impianti di recupero o smaltimento disponibili sul territorio (MATT\_PUT n. 11 dell'allegato 2)
33. completare la descrizione dell'inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico in cui ricade il tracciato di progetto, attualmente mirata ad illustrare le principali caratteristiche geologiche e gli aspetti ritenuti più salienti ai fini progettuali di dimensionamento delle opere civili, relativamente alle ricadute di tali analisi in ambito del DPR 120/2017, per la totalità del tracciato (MATT\_PUT n. 12 dell'allegato 2)
34. individuare con certezza, nel PUT di Progetto Esecutivo, i siti di





destinazione finale delle terre e rocce da scavo in esubero, di attuale sicura disponibilità. L'eventuale sopraggiunta indisponibilità di uno o più siti di destinazione finale costituirà modifica sostanziale con aggiornamento del Piano di Utilizzo (art. 15 comma b, del DPR 120/2017) (MATT\_PUT n. 13 dell'allegato 2)

35. prevedere ulteriori indagini archeologiche con ampliamento delle superfici di scavo che andranno indagate per tutta la quota di giacitura che interferisce con i lavori dell'opera da realizzare atteso che saggi di fase 1a, che hanno restituito presenze archeologiche in giacitura primaria di notevole interesse (MinBAC n.1 dell'allegato 2 )
36. redigere, sulla base della documentazione preliminare del progetto di scavo di fase 1a, il progetto di scavo di fase 1b che sarà successivamente sottoposto all'approvazione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento (MinBAC n. 2 dell'allegato 2)
37. provvedere alle necessarie indagini, in corrispondenza di aree precedentemente non indagate, in cui sono previste variazioni progettuali rispetto al progetto preliminare (MinBAC n. 3 dell'allegato 2)
38. realizzare i muri di contenimento dei piazzali e delle aree di sosta di emergenza, nonché degli spazi legati alle attività di cantiere mediante gradonate rinverdate di altezza, ove possibile, non superiore ai 2.50 m (MinBAC n. 4 dell'allegato 2)
39. valutare nel dettaglio sulla base di grafici esecutivi da concordare con la Soprintendenza competente i fabbricati e le opere edili anche



connessi ai manufatti di servizio e ad eventuali strutture accessorie

(MinBAC n. 6 dell'allegato 2)

40. limitare l'eventuale presenza di impianti di betonaggio alle aree non interessate da vincoli espresse ai sensi dell'art. 136 o 142 del D.Lgs. 42/2004 (MinBAC n. 7 dell'allegato 2)

41. procedere, ove necessaria, alla verifica di interesse culturale, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004 per i fabbricati per i quali è prevista la demolizione e acquisire la relativa autorizzazione, ai sensi dell'art. 21 del medesimo decreto, prima dell'avvio delle opere di demolizione (MinBAC n. 8 dell'allegato 2)

42. Interferenza della ferrovia al km 40+960 con sovrappasso della S.P. 106 nel Comune di Ponte:

a) prevedere che la sezione trasversale del sottopasso da eseguirsi con struttura scatolare in c.a. presenti le dimensioni per contenere strade di tipo F1 in ambito urbano con presenza di marciapiedi aventi larghezza minima di 1,50 metri e presenza di cunicoli per futuri sottoservizi ai sensi del DM 05.11.2001;

b) adeguare e integrare l'impianto di illuminazione pubblica esistente con illuminazione del tratto di strada provinciale interna allo scatolare avente lunghezza  $m > 40$  metri;

c) sistemare i sottoservizi attualmente esistenti;

d) evitare che nel corso dei lavori si interrompa la circolazione stradale fatto salvo per il solo varo delle travi prefabbricate in c.a.p. solidarizzate in opera;

(Provincia di Benevento Settore Viabilità n. 1 dell'allegato 2)



43. Fermata di Ponte Casalduni prog. 41+570:
- a2) prevedere per la deviazione provvisoria della SP 108 "vitulanese", nell'ambito della cantierizzazione dell'imbocco della galleria "Ponte" lato Cannello, l'intersezione con la strada SP 159 "Variante di Ponte" del tipo a rotatoria (Provincia di Benevento Settore Viabilità n. 2 dell'allegato 2)
44. fornire ogni possibile supporto affinché possano essere individuate le modalità più opportune per recepire la esigenza manifestata dal Comune per il cambio di denominazione della nuova stazione (Comune di Ponte n. 1 dell'allegato 2).
45. tenuto conto delle esplicite richieste da parte del signor Meola Salvatore di poter essere espropriato nonostante il progetto della viabilità Via Francigena sia stato articolato in modo tale da salvaguardare tale proprietà (RIF. riscontro richiesta del privato nella Procedura di Pubblicizzazione - allegato Comune Ponte), è stata valutata l'opportunità di acquisire la proprietà della Ditta in argomento che favorisce l'ubicazione della Via Francigena in adiacenza alla Linea ferroviaria. (Comune di Ponte n. 3 dell'allegato 2)
46. garantire la mitigazione ambientale degli interventi con la piantumazione di essenze arboree locali, lungo i tratti in cui sono previsti interventi di sistemazione e/o di modifica dello stato dei luoghi (Comune di Ponte n. 5 e Comune di Torrecuso n. 4 dell'allegato 2)
47. porre attenzione alla sistemazione della viabilità e all'accesso alle proprietà confinanti con l'intervento in progetto e prevedere in questi punti, inoltre, adeguate opere di regimentazione delle acque



(Comune di Ponte n. 8 e Comune di Torrecuso n. 7 dell'allegato 2)

48. prevedere interventi di mitigazione ambientale riconducibili alla dismissione di alcuni tratti di linea storica non oggetto di adeguamento per la realizzazione della nuova linea attraverso inerbimento e/o interventi di rivegetazione arbustiva ed il ripristino di specie vegetali autoctone ricreando di fatto un corridoio ecologico

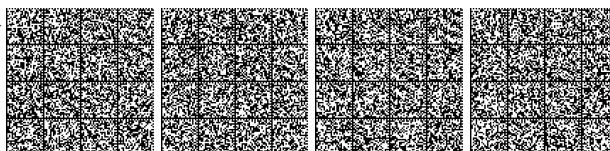
(Comune di Ponte n. 11 e Comune di Torrecuso n. 10 dell'allegato 2)

49. adottare particolare attenzione, in ragione del valore ambientale delle zone interessate dagli interventi, nel garantire uniformità architettonica delle opere (Comune di Ponte n. 12 e Comune di Torrecuso n. 11 dell'allegato 2)

50. adottare attenzione nello svolgimento delle lavorazioni in considerazione dell'interessamento di un'area a destinazione artigianale - commerciale in cui sono presenti molteplici attività produttive ed abitazioni private (Comune di Torrecuso n. 1 dell'allegato 2)

51. fornire ogni possibile supporto affinché possano essere individuate le modalità più opportune per recepire la esigenza manifestata dal Comune per il cambio di denominazione della nuova stazione (Comune di Torrecuso n. 2 dell'allegato 2)

52. 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)



53. rispettare le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica" (Ministero della Difesa n. 2 dell'allegato 2)
54. osservare il Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare (Ministero della Difesa n. 4 dell'allegato 2)
55. provvedere alla redazione di uno specifico studio di compatibilità idrogeologica secondo quanto indicato all'art. 23 delle norme del PsAI-Rf, sulla scorta del quale risultino: evidenziato il non aggravamento delle condizioni di stabilità dei fenomeni franosi attraversati, individuate le più idonee tipologie di interventi strutturali e non strutturali necessari alla salvaguardia delle opere da realizzare e al contesto fisico nel quale vengono realizzate ed esplicitati i metodi di calcolo ed i risultati delle analisi che oggettivano gli effetti degli interventi previsti a salvaguardia delle opere da realizzare (AdB n. 0 dell'allegato 2)
56. implementare gli studi relativi alla profondità della superficie di scorrimento del fenomeno franoso quiescente che interseca, tra il km 43+550 e il km 43+700, il tracciato ferroviario che si sviluppa in galleria al fine di scongiurare riattivazioni occasionali dello stesso durante le lavorazioni (AdB n. 1 dell'allegato 2)
57. implementare gli studi relativi alla profondità della superficie di

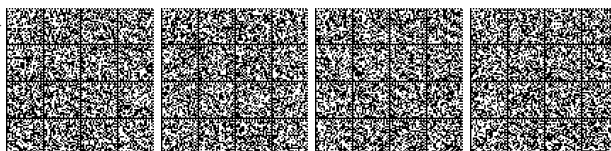


scorrimento del fenomeno franoso quiescente che interseca, tra il km 44+450 e il km 44+900, il tracciato ferroviario che si sviluppa in galleria al fine di scongiurare riattivazioni occasionali dello stesso durante le lavorazioni (AdB n. 2 dell'allegato 2)

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 km 45+800; valutare l'efficacia delle eventuali opere di contenimento degli scavi e la modifica delle condizioni di stabilità dell'intero areale in frana 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 (AdB n. 3 dell'allegato 2)

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 (AdB n. 4 dell'allegato 2)

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 (AdB n. 5 dell'allegato 2)



61. rendere congruente la cantierizzazione delle opere con quella prevista nel progetto esecutivo del raddoppio della SS372 Telesina, in modo da evitare sovrapposizioni ed interferenze (ANAS n. 1 dell'allegato 2)

#### **1.2 Prescrizioni in fase realizzativa dell'intervento**

1. estendere, con riferimento alla prescrizione n. 20, in accordo con ARPA Campania, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri (MATTM\_Ottemperanza n. 24 dell'allegato 2)

#### **1.3 Prescrizioni in fase di esercizio dell'intervento**

1. estendere, con riferimento alla prescrizione n. 20, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di post operam per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPA Campania (MATTM\_Ottemperanza n. 25 dell'allegato 2)

#### **2 Raccomandazioni nella fase realizzativa.**

In sede di realizzazione delle opere si raccomanda all'impresa appaltatrice di:

1. aver cura, in considerazione del notevole impatto delle opere sul territorio, che è a vocazione fortemente agricola, che le opere non procurino danni permanenti alle attività produttive esistenti nella zona né temporanei disagi nella fase di esecuzione delle opere stesse; avvalersi il più possibile di tecniche di ingegneria naturalistica (Consorzio di Bonifica del Sannio Alifano n. 1 dell'allegato 2)

Il commissario  
ing. Maurizio Gentile

TX19ADA7946 (A pagamento).

