

2 LA DETERMINAZIONE MOTIVATA DEL COMITATO SPECIALE

2.1 Natura e portata della determinazione motivata ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021

Si riporta di seguito la norma che disciplina il segmento procedimentale successivo alla conclusione della conferenza di servizi, relativo alla **determinazione motivata di questo Comitato speciale**.

“6. Entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 4, il progetto è trasmesso unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato, nei casi previsti dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza.

Fatto salvo quanto previsto dal quarto periodo, entro e non oltre i quindici giorni successivi, il Comitato speciale adotta una determinazione motivata, comunicata senza indugio alla stazione appaltante, con la quale individua le eventuali integrazioni e modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi.

Nei casi previsti dal comma 5 e fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo del presente comma, la determinazione motivata del Comitato speciale** individua altresì le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e **sostituisce, con i medesimi effetti di cui al comma 4, quella della conferenza di servizi.

In relazione alle eventuali integrazioni ovvero modifiche richieste dal Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci.

In presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies, commi 1 e 2, della medesima legge n. 241 del 1990 e qualora non sia possibile pervenire ad una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine di cui al secondo ovvero al quarto periodo, trasmette alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 una relazione recante l'illustrazione degli esiti della conferenza di servizi, delle ragioni del dissenso e delle proposte dallo stesso formulate per il superamento del dissenso, compatibilmente con le preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell' articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59.

La Segreteria tecnica propone al Presidente del Consiglio dei ministri, entro quindici giorni dalla ricezione della relazione di cui al quinto periodo, di sottoporre la questione all'esame del Consiglio dei ministri per le conseguenti determinazioni.

Il Consiglio dei ministri si pronuncia, entro i successivi dieci giorni, se del caso adottando una nuova determinazione conclusiva ai sensi del primo periodo del comma 6 del predetto articolo 14-quinquies della legge n. 241 del 1990 con i medesimi effetti di cui al comma 4, terzo, quarto e quinto periodo del presente articolo.

Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare senza diritto di voto i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia

e dalle relative norme di attuazione.

Le decisioni del Consiglio dei ministri sono immediatamente efficaci, non sono sottoposte al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti di cui all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e sono pubblicate, per estratto, entro cinque giorni dalla data di adozione, nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana”.

A seguito della trasmissione, da parte della Stazione appaltante, della *Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi sulla base delle posizioni prevalenti* sopra riportata, il Presidente del Comitato speciale (nota prot. 11798 del 12 Dicembre 2022) ha promosso un incontro per il 14 dicembre 2022, con la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino, la Soprintendenza Speciale per il PNRR, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, la Stazione Appaltante RFI, il progettista Italferr, i rappresentanti dei Comuni interessati e la Regione Campania, *“al fine di procedere ad una disamina delle questioni sottese dal procedimento amministrativo relativo al progetto di che trattasi e, conseguentemente, per individuare il corretto percorso procedurale nel caso di specie”.*

Con nota prot. 0006804-P del 12 dicembre 2022 (acquisita al protocollo CSLLPP n. 11842 del 13 dicembre 2022) la Soprintendenza Speciale per il PNRR ha chiesto alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino *“di acquisire l'interpretazione autentica sulla natura del parere favorevole (ndr si veda prot. 26191 del 28.11.2022) rilasciato da codesta Soprintendenza, con particolare riferimento all'ultimo periodo del medesimo atto nella parte in cui, pur confermando il parere favorevole di cui alle premesse, si “ritiene necessario sottoporre ad ulteriore valutazione ai sensi dell'art. 146 del D.LGS. 42/2004 rispetto agli elaborati di dettaglio che saranno redatti per il progetto definitivo/esecutivo in piena aderenza a quanto indicato”. Vorrà pertanto codesta Soprintendenza esplicitare se tale valutazione debba riferirsi, come ritenuto da questo Ufficio, non già a un ulteriore “procedimento autorizzativo ex art. 146”, quanto piuttosto alla valutazione da compiere ai fini della verifica di ottemperanza della progettazione esecutiva alle condizioni già formulate e ricomprese nell'autorizzazione paesaggistica più volte richiamata”.*

La Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino, ha fornito riscontro alla nota della Soprintendenza Speciale PNRR sopra riportata, con nota prot. 0027444-P del 13 dicembre 2022 (acquisita al protocollo CSLLPP n.11909 del 13 dicembre 2022) che qui si riporta integralmente:

*“Con nota prot. 6804 del 12.12.2022 acquisita agli atti dell'ufficio al prot. n. 27320 stessa nota, codesta Soprintendenza ha chiesto chiarimenti in merito **al parere favorevole prot. 26191 del 28.11.2022** espresso da questa Soprintendenza nell'ambito della conferenza dei servizi indetta con atto UA 12/8/2022 RFI-NEMI.DIN.CAL/PEC/P/2022//0000027 dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. “per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs 42/2004 la cui validità dovrà essere di dieci anni in conformità a quanto stabilito dall'art. 51, comma 2, della L. 120/2020”.*

In particolare codesta Soprintendenza richiedeva alla scrivente di acquisire l'interpretazione autentica sulla natura del parere rilasciato, con particolare riferimento all'ultimo periodo in cui, pur confermando il parere favorevole espresso, la Soprintendenza riferiva “si ritiene necessario sottoporre ad ulteriore valutazione ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 rispetto agli elaborati progettuali di dettaglio che saranno redatti per il progetto definitivo/esecutivo in piena aderenza a quanto indicato”.

Rispetto a quanto richiesto, questo ufficio ha ritenuto la documentazione trasmessa con nota RFI-NEMI.DIN.CAL/PEC/P/0000045 del 28/9/2022 così come integrata solo a seguito della trasmissione prot. RFI-NEMI.DIN.CAL/PEC/P/0000119 del 22.11.2022, sufficiente **“a concretizzare il più possibile gli elementi caratterizzanti e gli impatti dell’opera in questa fase progettuale”**, così come previsto dalle Linee Guida per la redazione del PFTE di cui all’art.48, comma 7, del D.L. 31 maggio 2021, n.77 convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

Sulla base della documentazione trasmessa, questa Soprintendenza ha pertanto espresso il proprio parere favorevole all’interno del procedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi del combinato disposto dell’art. 146 del D.Lgs 42/2004 e dell’art. 51, c.2. della L. 120/2022.

Non di meno, la Soprintendenza ha ritenuto di vincolare nell’ambito del procedimento di autorizzazione paesaggistica il proprio parere favorevole all’ottemperanza di alcune condizioni che, non modificando i rapporti tra infrastruttura e territorio nel quale essa è inserita, essendo aspetti che non incidono sul contenuto dell’intervento infrastrutturale, ma ne costituiscono un miglioramento in termini di qualità architettonica, possono essere demandati alla successiva fase progettuale definitiva/esecutiva, i cui elaborati dovranno essere sottoposti alle valutazioni di competenza della Soprintendenza al fine di verificarne l’ottemperanza”.

Tale posizione è stata peraltro confermata anche durante il successivo incontro del 14 dicembre 2022 presso il Comitato speciale, in cui la Dott.ssa Bonaudo (Soprintendente per le Province Salerno e Avellino) ha chiarito che, a seguito delle recenti integrazioni e chiarimenti fornite alla Soprintendenza da parte della Stazione Appaltante RFI, il parere del 13 dicembre 2022 è da intendersi come parere favorevole definitivo e in termini di invariabilità del tracciato proposto che, sebbene legato a condizionalità che prevedono l’inserimento di indicazioni di miglioramento architettonico all’interno del Capitolato Speciale d’Appalto, è da intendersi altresì sostitutivo del parere del 28 novembre 2022 della medesima Soprintendenza.

Il suddetto parere ha natura obbligatoria e vincolante, anche in considerazione del fatto che ad oggi la Regione Campania non si è dotata di un Piano paesaggistico.

Il Comitato speciale, integrato, nei casi previsti dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e le altre amministrazioni che hanno partecipato alla Conferenza", si è successivamente riunito in adunanza il 19 e il 20 dicembre 2022.

In tale occasione i rappresentanti di ciascuna amministrazione hanno espresso le proprie considerazioni al fine di individuare le integrazioni e le modifiche occorrenti al PFTE per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa.

Alla luce di quanto sopra riportato, il Comitato speciale conferma che il caso in specie è riconducibile ad approvazione sulla base delle “posizioni prevalenti” (art. 44 comma 5 del DL n. 77/2021) per cui la **determinazione motivata del Comitato speciale integra e sostituisce quella della conferenza di servizi di cui al comma 4 dell’art.44 del DL 77/2021** (Enti titolari di funzioni non riconducibili a quelle indicate all’art.14 quinquies comma 1 della L. 241/1990 e ss.mm.ii.).

2.2 Considerazioni generali e specifiche sul PFTE dopo la conclusione della conferenza dei servizi

2.2.1. Prescrizioni e raccomandazioni sul PFTE

a) Ulteriori considerazioni sul parere 1/2022 reso dal Comitato speciale

Nel Parere 1/2022 (cfr par.3 del medesimo Parere), il Comitato speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative al “perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio”, inteso come accrescimento della conoscenza ambientale e territoriale, le ricadute sul PFTE così come modificato e integrato secondo le seguenti fattispecie: (a) conferma delle originarie scelte progettuali; b) parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali); c) variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali).

In merito, il Responsabile del Procedimento dell'intervento ha dichiarato che *“dall'attività conoscitiva è derivata una parziale ricalibrazione delle scelte progettuali di alcune opere (modifiche non sostanziali)”* (Allegato 3 alla nota, prot. RFI-AD.CS.SA.RC. \PEC\P\2022\0000023 del 06/12/2022, acquisita al prot. CSLP n. 11694 del 07/12/2022), allegando a supporto il documento *“Relazione di sintesi sulle attività di studio e indagini per il perfezionamento delle conoscenze del terreno e del territorio”*.

In proposito, la Commissaria straordinaria nella nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi (prot. RFI-AD.CS.SA.RC. \PEC\P\2022\0000023 del 06/12/2022, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 11694 del 07/12/2022) evidenzia che *“Non si procede alla trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica come previsto dal sopracitato art. 44 comma 6, in quanto lo stesso non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla versione inviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi del comma 1 del medesimo art. 44, fatte salve le integrazioni documentali trasmesse da RFI nell'ambito del procedimento di verifica dell'ottemperanza e di autorizzazione paesaggistica, allegata alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi”*.

Il Comitato, pertanto, preso atto di alcuni approfondimenti già al momento attuati nell'ambito di un programma di indagini vasto e articolato, conferma, per quanto non ancora attuato in questa fase, le prescrizioni contenute nel Parere 1/2022 che per completezza si riportano in allegato.

b) Prescrizioni e raccomandazioni della Conferenza di servizi

Per questi aspetti si rinvia ai corrispondenti documenti della Conferenza di servizi delle Amministrazioni di cui all'art.44 del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021

c) Considerazioni emerse a seguito delle interlocuzioni con le Amministrazioni comunali che non hanno dato assenso e riferite al PFTE

Si riportano di seguito le prescrizioni integrative rispetto a quelle esplicitate in Conferenza di servizi:

Comune di Eboli

- Attività a rischio di incidente rilevante (Stabilimento ELLEPIGAS SUD srl)

Saranno effettuate a cura della Stazione appaltante le necessarie valutazioni dei rischi e scenari incidentali connessi, alla luce della normativa vigente, dando corso alle conseguenti misure di reciproche condizioni di sicurezza fra infrastruttura ferroviaria e impianto, secondo il procedimento amministrativo previsto dal DPR 151/2011 (Nulla osta di fattibilità antincendio).

- Interferenze con torrenti Tufara e Tiranna
Saranno effettuati, a cura della Stazione appaltante, i necessari approfondimenti riguardo all'interferenza dell'infrastruttura ferroviaria con i torrenti Tufara e Tiranna.

Comune di Buccino

Nello sviluppo del progetto saranno adottate modalità e tecniche costruttive che garantiscano la salvaguardia degli attingimenti da risorse idriche secondo le previsioni degli atti di concessione.

Comune di Contursi terme

- Interferenza SNAM
Nello sviluppo del progetto porre in atto tutti i necessari approfondimenti per tenere conto dell'interferenza della costruenda infrastruttura ferroviaria con un impianto a idrogeno da realizzarsi da parte della SNAM, portato all'attenzione del Sindaco di Contursi Terme durante l'adunanza del Comitato speciale del 20 dicembre 2022.
- Dissesto idrogeologico (località Prato del Comune di Contursi Terme)

Nello sviluppo del progetto si terrà conto dell'area interessata da dissesto idrogeologico, adiacente all'area industriale di Contursi in località Prato, riguardo all'interazione con la costruenda ferrovia.

d) Osservatorio ambientale e territoriale

Prevedere, con la partecipazione dei soggetti istituzionali competenti e dei Comuni interessati, l'Osservatorio di Progetto per gli aspetti ambientali territoriali e tecnici, per l'aggregazione delle conoscenze acquisite in occasione degli sviluppi progettuali e per il monitoraggio delle grandezze di interesse delle fasi realizzative e di esercizio, con rilevamento dei parametri più significativi, ante - in corso - post opera, in modo da disporre dei necessari riferimenti quantitativi rispetto alle varie criticità evidenziate. Il programma di attività dell'Osservatorio, comprensivo di tutte le entità ambientali, territoriali e tecniche di interesse del progetto, sarà definito con l'interessamento attivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

2.2.2. Effetti dell'attraversamento del collegamento ferroviario sugli insediamenti residenziali e produttivi

Nel corso delle interlocuzioni con le Amministrazioni che non hanno dato assenso è stato evidenziato quanto già richiamato nella Conferenza di servizi in merito agli impatti indotti dal nuovo collegamento

ferroviario sugli insediamenti residenziali e produttivi con il conseguente esproprio e successiva demolizione di fabbricati. Tali impatti come rappresentati dai Sindaci coinvolgono anche tematiche sociali insediative e di radicamento sul territorio interferito.

Tali risentimenti in relazione alla loro entità e alla rilevanza dell'opera sarebbe riduttivo venissero risolti in ristretti termini di indennizzi di proprietà e attività interferite conseguenti alle necessarie demolizioni.

Il Comitato ritiene necessario attivare una fase di aggiornamento della programmazione delle aree degli insediamenti direttamente interferiti e di quelle in cui sarà prevista la delocalizzazione di quelli trasferiti. Ferma restando la necessità di dare corso ad un'accurata analisi nello sviluppo della progettazione di dettaglio con l'intento di contenere i risentimenti sugli insediamenti esistenti, anche ricorrendo a soluzioni progettuali della infrastruttura ferroviaria che prevedano interventi locali integrativi nell'invarianza dello sviluppo plano-altimetrico dell'infrastruttura stessa.

Sarà istituito, con la presenza delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Tavolo tecnico per l'attuazione di un Protocollo di Intesa tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Consiglio superiore dei lavori pubblici), RFI, Regione Campania e Comuni interferiti dall'attraversamento dell'opera, per la predisposizione di un Piano di Rigenerazione e Riqualificazione Urbana dei Comuni interferiti dall'opera, per aree residenziali e aree destinate ad attività produttive che riguardi le aree residue interessate dall'attraversamento della nuova linea ferroviaria e le aree per nuovi insediamenti. Il piano per la sua definizione e attuazione prevede un intervento congiunto RFI e Enti locali per la progettazione di tali interventi, in cui RFI fornisce supporto per attività di progettazione e di individuazione di priorità e delle corrispondenti possibili fonti di finanziamento.

A tal proposito si riportano in allegato i contributi scritti, formulati in termini di proposte, ricevuti dai Comuni interferiti dall'intervento in esame. Essi dovranno essere attentamente valutati, stante l'importanza di tenere conto delle esigenze delle comunità locali in una logica di allargamento della base del consenso. Si dovrà altresì verificare la sussistenza dei requisiti tecnico-economici per la loro accoglibilità.

2.2.3. Raccomandazioni finali

Project management e sistemi informativi digitali

In considerazione dell'elevata complessità dell'opera e delle stringenti scadenze imposte dal PNRR si raccomanda alla Stazione Appaltante di attivare una propria struttura di project management per assicurare un costante monitoraggio del corretto stato di avanzamento del progetto.

Parallelamente in fase di progettazione esecutiva l'appaltatore dovrà introdurre tecniche di tipo reticolare (tipo PERT) per il controllo dei tempi nonché metodi e modelli per la gestione dei rischi avendo a riferimento quanto riportato nella norma UNI31000.

Per tale motivo si raccomanda nella predisposizione degli atti di gara dell'appalto integrato di introdurre punteggi premiali nei criteri dell'OEPV per assicurare una gestione efficiente ed efficace del progetto e di

richiedere un programma lavori dettagliato ai partecipanti alla gara secondo quanto specificato nel presente documento.

Si raccomanda, inoltre, di utilizzare nelle fasi successive della progettazione (in capo all'appaltatore) di utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui all'art. 23 c. 1 lettera h) del D.Lgs. 50/2016.

A tal proposito si suggerisce di inserire fra i criteri per l'OEPV per l'appalto integrato l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici avendo a riferimento quanto previsto dal DM560/2017 e s.m.

Profili di sostenibilità nel processo realizzativo dell'opera

Nella Relazione accompagnatoria trasmessa da RFI, unitamente alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi, si segnalano i contenuti del Paragrafo 8 denominato *“Elementi di sostenibilità del progetto e indirizzi di implementazione delle politiche di sostenibilità”*.

In merito ai contenuti del suddetto documento il Comitato Speciale ne prende favorevolmente atto, ritenendoli coerenti con la cornice programmatica del PNRR, sulla base della quale è stata riconosciuta la finanziabilità dell'opera, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale del Regolamento UE 2020/852.

In questo contesto, si rammentano alla Stazione Appaltante gli obblighi derivanti dall'osservanza del *“Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*.

Ciò con particolare riferimento:

- alla verifica della presenza degli elementi che caratterizzano il bando di gara in funzione degli obiettivi e delle condizionalità previste da PNRR;
- ai contenuti del documento denominato *“Istruzioni relative al rispetto del principio “DNSH – Do no significant harm” nell'attuazione degli interventi di competenza del MIMS finanziati dal PNRR”* (Allegato 2 A al *“Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*).

* * *

Si rammenta, infine, che le prescrizioni di natura contrattuale (cioè che devono essere adempiute in sede di progetto esecutivo o in fase di esecuzione) devono trovare puntuale riferimento all'interno di specifiche di contratto appositamente inserite nel Capitolato Speciale d'Appalto del progetto definitivo posto a base della procedura di affidamento.

2.3 Dispositivo finale

Tutto ciò premesso e considerato,

Il Comitato Speciale integrato ai sensi del comma 6 dell'art.44 del DL 77/2021, a maggioranza con il voto contrario dei Comuni di Campagna, Eboli, Contursi Terme e Sicignano degli Alburni, tenuto conto che tutti i Comuni rappresentati prendono atto favorevolmente dell'istituzione del Tavolo tecnico presieduto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici

ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021,

perviene alla seguente determinazione motivata, di natura **integrativa e sostitutiva** rispetto alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi:

- il progetto di fattibilità tecnica ed economica di che trattasi viene approvato e prosegue, sulla base di quanto sopra esposto e con le precisazioni intervenute nel corso della seduta del Comitato Speciale del 20/12/2022 integrato con i rappresentanti delle Amministrazioni che hanno partecipato alla Conferenza di servizi, nel successivo iter previsto dall'art.44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108;
- la verifica di adempimento alle prescrizioni afferenti all'intero procedimento autorizzativo sin qui condotto, ivi incluse le prescrizioni di cui al paragrafo 2.2 della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore ex art. 26 del vigente Codice dei Contratti. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (*"In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, **nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6** ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali"*).

Ai sensi dell'art. 44 comma 6, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, la determinazione motivata integra e sostituisce la determinazione conclusiva della conferenza di servizi.

Pertanto, stante la natura sostitutiva della determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, la determinazione motivata ha gli effetti:

- di cui all'art. 44 comma 4 *"La determinazione conclusiva della conferenza approva il progetto e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione*

conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera”

- di cui all'art.44 comma 6bis “La determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 4, ovvero la determinazione motivata adottata dal Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici o la nuova determinazione conclusiva del Consiglio dei ministri nei casi previsti dal comma 6, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta l'avvio delle procedure previste dal capo IV del titolo II del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, determinano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi degli articoli 12 e seguenti del medesimo testo unico. L'avviso di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità di cui all'articolo 16 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 è integrato con la comunicazione di cui all'articolo 14, comma 5, della legge 7 agosto 1990, n. 241, richiamata dal comma 4 del presente articolo.”

Ai sensi dell'articolo 44, comma 8, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, la stazione appaltante dovrà provvedere ad indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data di comunicazione della presente determinazione, dandone contestuale comunicazione alla Cabina di regia del PNRR, per il tramite della Segreteria tecnica costituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di inosservanza del predetto termine, è prevista l'attivazione dei poteri sostitutivi nelle forme e secondo le modalità stabilite dall'articolo 12 del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021.

Il Comitato Speciale conferisce mandato al Presidente di dare comunicazione della presente determinazione al Soggetto interessato e alle Amministrazioni competenti.

**ALLEGATO 1 – Prescrizioni del Comitato Speciale
contenute nel Parere n.1/2022**

Aspetti relativi all’analisi costi-benefici, all’analisi multicriteri e alla sostenibilità dell’opera

	<i>Sul PFTE, prima dell’affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell’opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>Scorporare dal Global Project la valutazione economico-sociale del lotto 1 Battipaglia-Romagnano ai fini del PNRR.</p> <p>Integrare la relazione di verifica di 1 livello con i riferimenti all’ACB e alle analisi di conformità.</p> <p>Completare la verifica della sussistenza delle condizioni che motivano la scelta dell’alternativa attraverso l’analisi multicriteri nel quadro di quelle esaminate in fase DOCFAP.</p> <p>Inserire nell’ACB un’ipotesi di costo di mitigazione del danno.</p> <p>Calcolare gli impatti socio-economici al sistema territoriale attraversato dal Lotto 1 oltre quelli trasportistici.</p> <p>Integrare in un documento di aggiornamento della Relazione di Sostenibilità le azioni reali che il progetto nel suo complesso adotta e/o progetta al fine di rendere sostenibile l’intervento, non solo per gli obiettivi generali di strategicità dell’intervento stesso nel suo ruolo</p>	<p>Monitorare il rispetto dei livelli dell’occupazione, occupazione giovani e di genere.</p> <p>Monitorare gli impatti sulle attività economiche esistenti, con particolare attenzione alle PMI.</p> <p>Dovranno essere progettate tutte le azioni indicate nelle strategie infrastrutturali verdi garanti del raggiungimento degli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici indicati nell’Allegato 2 alla Valutazione DNSH (RC1EA1R22RHSA000X001A)</p>	<p>Porre costante attenzione al rispetto dei tempi per l’attivazione dell’esercizio commerciale.</p> <p>È richiesto il controllo e il monitoraggio di strategie soft e trasversali garanti degli obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici indicati nell’Allegato 2 alla Valutazione DNSH (RC1EA1R22RHSA000X001A)</p>	<p>Monitorare gli effetti positivi dichiarati nella valutazione socio-economica secondo la tempistica PNRR</p>	<p>Predisporre fonti dati e schede metadato per il monitoraggio</p> <p>Inserire scheda sul miglioramento tecnologico</p>

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	<p>all'interno del Global project, ma come azioni concrete di perseguimento degli obiettivi di sostenibilità.</p> <p>Particolare risalto deve essere dato alle azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici in tutte le fasi di vita dell'opera.</p> <p>È inoltre necessario verificare e stimare le probabilità di rischio indotte dall'opera sul contesto territoriale, definendo in modo progettuale le strategie <i>grey, green, soft</i> e trasversali da adottare nelle fasi di progettazione, esecuzione e gestione dell'opera. Particolare rilevanza dovrà essere data alla progettazione delle opere a verde che non devono essere demandate a momenti successivi ma esplicitati nel PFTE.</p> <p>Infine, una particolare attenzione alla scelta dei materiali, ai trasporti, all'ottimizzazione dei consumi energetici e all'uso di macchinari e tecniche di lavoro a basse/nulle emissioni. Di ciò ne dovrà tenere conto il CSA reggente il contratto. Il disciplinare di gara dovrà contenere specifiche premialità per la valutazione delle offerte, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale del cantiere.</p>				

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	Predisporre i piani di rilevamento e monitoraggio relative alle successive fasi di sviluppo dell'opera.				
Raccomandazioni	<p>Estendere gli impatti socio-economici al sistema territoriale attraversato dal Lotto 1 oltre quelli trasportistici.</p> <p>Rendere integrati <i>Wider Economic Impacts</i> e Analisi Multicriteri alla scala locale, cioè oltre il Global project</p> <p>Come per l'analisi sul valore generato dall'opera come Global Project si raccomanda un approfondimento ed un adeguamento del calcolo della <i>Carbon Footprint</i> per poter disporre di un coerente bilancio emissivo da porre alla base del monitoraggio e controllo nel corso della vita dell'opera.</p>	<p>Calcolare il reale costo di mitigazione del danno sulla base del progetto esecutivo.</p> <p>Integrare quanto previsto dal "<i>Handbook on external costs of transport</i>, Commissione Europea – 2019" con i costi ambientali, paesaggistici, del Beni Culturali, ecc.</p> <p>Verificare e adeguare alle linee d'azione e regole ambientali e di sostenibilità i capitolati indicando le modalità di verifica e controllo.</p>	<p>Monitorare il rispetto dei livelli dell'occupazione, occupazione giovani e di genere</p> <p>Monitorare gli impatti sulle attività economiche esistenti, con particolare attenzione alle PMI</p> <p>Si raccomanda il controllo dell'attuazione delle indicazioni formulate nei capitolati in relazione linee d'azione e regole ambientali e di sostenibilità, in particolare per le forniture dei materiali da costruzione e i macchinari da impiegare per le realizzazioni</p>	<p>Verificare la congruenza degli impatti dichiarati sulla stabilizzazione dell'occupazione, occupazione giovani e di genere.</p> <p>Introdurre nel sistema di controllo e gestione idonei indicatori per il controllo della <i>Carbon Footprint</i> della manutenzione dell'opera.</p>	<p>Coerentemente con le citate "Linee Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" CE - Direzione generale della Politica regionale e urbana – 2014, correlare l'intervento ai progetti POR- FER di rigenerazione urbana 2020 e 2027</p>
Osservazioni/ Suggerimenti	Riportare anche in questa parte di PFTE l'analisi della Convenienza socioeconomica e ambientale con particolare riferimento allo stato di integrazione con i progetti aree interne DipCOE finanziati e in corso di realizzazione e non solo nella relazione di sostenibilità.	Integrare i costi stimati con quelli di progetto <i>Circular Economy</i> .	-	-	<p>Posporre l'Analisi Multicriteri rispetto all'ACB. Entrambe dovrebbero pervenire al PFTE dallo studio DOCFAP</p>

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	Per un miglioramento sostanziale, si suggerisce di ripensare il documento di sostenibilità inquadrando l'obiettivo specifico di mitigazione ai cambiamenti climatici approfondito nel DNSH, dal punto di vista progettuale, di valore generato per il territorio, di realizzazione dell'opera, di consumi energetici e di tutela- salvaguardia e valorizzazione dell'ecomosaico complessivo.				

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti urbanistici e architettonici

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>Evitare l'alterazione delle attività economiche e dei sistemi insediativi esistenti in sede locale.</p> <p>Coerentemente con le citate "Linee Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" CE - Direzione generale della Politica regionale e urbana – 2014, correlare l'intervento ai progetti POR- FER di rigenerazione urbana 2020 e 2027.</p>	<p>Mantenere il livello di progettazione integrata strategica territoriale</p> <p>Estendere il progetto di <i>Circular economy</i> esecutivo alle aree urbane</p>	<p>Verificare la possibile integrazione con progetti di rigenerazione urbana e progetti aree interne.</p>	-	<p>Inserire questa tematica come parte integrante della Relazione di sostenibilità.</p>
Raccomandazioni	<p>Integrare il PFTE con le osservazioni emerse dal Dibattito pubblico.</p>	<p>Mantenere la relazione partecipativa stretta con cittadini e cittadinanze.</p>	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	-	-	-	-	<p>L'inquadramento territoriale a livello locale dovrebbe essere una premessa di questo punto.</p>

Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni del Ministero della cultura	<p>Tutela paesaggistica: 1. Si richiede di allegare alle alternative progettuali da esaminare in sede di VIA, un grafico recante la sovrapposizione della planimetria delle alternative progettuali analizzate sia con la carta dei vincoli (dei Beni Culturali e del Paesaggio) che con la carta archeologica o del rischio archeologico, che evidenzia le valutazioni effettuate a seguito dell'analisi del contesto locale e dell'inquadramento territoriale dal punto di vista sia dei beni storico-culturali e paesaggistici che archeologici interferiti dall'opera in progetto. Quanto sopra al fine di dare adeguato peso, nelle analisi multicriteria utilizzate per la verifica delle alternative progettuali, agli impatti dell'opera sul paesaggio e sul patrimonio culturale. In tal senso, le medesime valutazioni preliminari degli impatti e la verifica preventiva dell'interesse archeologico potrebbero incidere nell'orientare la scelta dell'alternativa progettuale ottimale in sede di VIA, al fine di tenere in considerazione la totalità dei fattori e degli indicatori coinvolti ed utilizzati.</p> <p>2. Si richiede di produrre, per tutte le opere in progetto (viadotti, gallerie, fabbricati tecnologici, sottostazioni elettriche, piazzole, opere di contenimento, etc.) la documentazione di seguito riportata:</p> <ul style="list-style-type: none"> -un approfondimento progettuale relativo alle interferenze che le medesime causano al paesaggio e una puntuale e dettagliata valutazione delle possibili opere di mitigazione da prevedere, completo di fotosimulazioni riprese dai punti più significativi; -uno studio adeguato delle caratteristiche tipologiche e della morfologia strutturale di tali opere e del loro inserimento nel contesto paesaggistico, precisandone i materiali prescelti, supportato da fotosimulazioni 	<p>Con riguardo al paesaggio e ai beni culturali</p> <p>Dovrà essere ottemperata la richiesta di integrazioni; dovrà essere dimostrata la compatibilità ambientale dell'opera con particolare riferimento alla componente del patrimonio culturale; dovranno essere recepite le eventuali condizioni ambientali dettate nel parere di VIA e delle relative autorizzazioni.</p> <p>Si fa presente che, nell'ambito del procedimento di VIA è previsto che possano essere dettate condizioni ambientali anche in merito alla necessità di apportare integrazioni e modificazioni al progetto. Tali condizioni, nel rispetto delle quali è stabilita</p>	<p>Tutela archeologica:</p> <p>Si anticipa fin da ora che, in corso d'opera, sarà opportuno prevedere un controllo da parte di professionisti paleontologi delle terre derivanti dagli scavi delle gallerie.</p>	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	<p>maggiormente dettagliate ed estese, oltre che all'intero tratto anche alle relative vallate;</p> <p>-una rappresentazione appropriata dello stato attuale, della situazione futura e dello stato sovrapposto, sia su planimetrie alla scala adeguata che mediante fotosimulazioni riprese dai punti di vista maggiormente significativi;</p> <p>3.Si richiede, nella fase di VIA, una puntuale ed esaustiva ricognizione dei vincoli paesaggistici relativi al corridoio progettuale ed estesa anche al paesaggio circostante, definendone la delimitazione in modo certo (con l'ausilio della banca dati della Soprintendenza competente per territorio e degli appositi atti istruttori dei Comuni), dei centri storici e degli immobili vincolati (tramite banca dati della Soprintendenza), con sovrapposizione delle opere di progetto (gallerie, viadotti, ecc.), per una maggiore comprensione dell'impatto paesaggistico dell'opera sul territorio.</p> <p><u>Tutela storico-artistica e architettonica:</u></p> <p>1.Essendo prevista la demolizione di “tutte le opere interferenti con la linea o che distano a meno di 5 m da questa”, si richiede di fornire per tali opere, nelle successive fasi della progettazione, un puntuale censimento con schede appropriate, indicanti proprietà (es. privata, pubblica, di persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti), anno di costruzione, eventuali estremi catastali etc.. Per quei manufatti che risultassero sottoposti a tutela <i>ope legis</i> si rammenta che solo a seguito di procedura di verifica di interesse culturale e per i soli manufatti la cui verifica abbia dato esito negativo si potrà procedere alla demolizione.</p> <p>2.Dovrà essere integrata la documentazione relativa alla Masseria Conforti, bene tutelato ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 (D.D.R. n. 652 del 17.11.2009), con il quale il progetto interferisce direttamente fra il KM 1+590 e il KM 1+812, mediante:</p>	<p>la compatibilità ambientale dell'opera, dovranno essere ottemperate dal proponente, alcune delle quali già in fase di progettazione e predisposizione del progetto per le successive valutazione e/o approvazione.</p>			

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	<ul style="list-style-type: none"> - una descrizione puntuale delle sue caratteristiche; - uno studio dettagliato della soluzione progettuale tesa a tutelare l'edificio (elaborati grafici sviluppati in pianta, sezione e prospetto); - un opportuno raffronto <i>ante operam</i> e <i>post operam</i>, anche mediante fotosimulazioni, sia con vista a volo d'uccello che con vista dalle strade circostanti e dal bene in questione; - una descrizione esaustiva e dettagliata della tipologia delle barriere previste in prossimità di tale edificio vincolato. <p>3. In merito al complesso di “Santa Maria della Sperlonga”, posta ad una distanza di circa 385 m dal tracciato dell'opera e a circa 188 m dalla WBS più vicina, si richiede che nelle successive fasi della progettazione venga integrata la documentazione con indicazione del regime di tutela cui è sottoposta, rappresentazione fotografica, raffronto <i>ante operam</i> e <i>post operam</i>, anche mediante fotosimulazioni, sia con vista a volo d'uccello che con vista dalle strade circostanti e dal bene in questione.</p> <p>Tutela archeologica:</p> <p>1. Modificare e ottimizzare il progetto, per quanto attiene alla dimensione e alla posizione delle opere previste (ivi comprese quelle di servizio e complementari, nonché quelle preliminari di organizzazione dei cantieri), in base alle risultanze della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016, recependo le prescrizioni fornite dalla Soprintendenza competente nell'ambito della medesima procedura. La suddetta procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico dovrà essere conclusa prima della Valutazione di Impatto Ambientale, di cui alla Parte II del D.Lgs. 152/2006, dovendosi acquisire nel corso della stessa le risultanze di detta procedura (<i>scil.</i> relazione archeologica definitiva ex art. 25, c. 9 del D.Lgs. 50/2016), necessarie affinché questa Amministrazione possa esprimere il proprio parere.</p>				

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	2.Integrare la Relazione Paesaggistica con l'esame dell'interferenza visiva delle opere in progetto le principali aree di interesse archeologico, e in particolare con il santuario di Santa Maria di Sperlonga.				
Raccomandazioni del Ministero della cultura	<p><u>Tutela paesaggistica:</u></p> <p>1.Si raccomanda, stante gli attraversamenti dei numerosi ed importanti corsi d'acqua, tra cui il Sele e il Bianco, che non possono considerarsi reticolo minore, e data la presenza di frequenti aree coperte da boschi e di versanti acclivi, di rappresentare in maniera adeguata i principali interventi a farsi, con puntuale indicazione e rappresentazione idonea delle interazioni che gli stessi determinano sui territori, sul paesaggio e sui beni tutelati.</p> <p>2.Si raccomanda la possibile riqualificazione dell'asse ferroviario Sicignano - Lagonegro, attualmente in abbandono, che permetterebbe di collegare le emergenze culturali in un sistema turistico locale a sua volta reso più agevole in collegamento con una più ampia utenza innescata dalla realizzazione della nuova linea ad alta velocità; al riguardo si invita, nell'ambito temporale della procedura di VIA, a stringere i necessari accordi con gli "enti interessati sul territorio".</p> <p>3.Si raccomanda di risolvere in tale fase le problematiche inerenti al conferimento dell'ingente quantità di materiale risultante dall'escavazione di gallerie e si richiedono, pertanto, approfondimenti progettuali in tal senso da concordarsi a livello territoriale con Enti locali e Soprintendenza competente.</p> <p><u>Tutela archeologica:</u></p> <p>1.Stipulare con la Soprintendenza competente un accordo ai sensi del c. 14 dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, finalizzato a disciplinare apposite forme di coordinamento e collaborazione nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	2.Sottoporre le operazioni relative alle gallerie naturali per le quali è previsto lo scavo con tecnica tradizionale a controllo da parte di professionisti paleontologi.				
Osservazioni/ Suggerimenti del Ministero della cultura	<p><u>Tutela paesaggistica:</u></p> <p>1.Si osserva che la nuova linea AV potrebbe costituire uno strumento di promozione e valorizzazione del ricco patrimonio archeologico storico, monumentale, paesaggistico e ambientale presente nel territorio tra Eboli e Buonabitacolo (Museo di Eboli, Parco archeologico e museo di Buccino, centri storico di Teggiano, Museo di Sala Consilina, Battistero di San Giovanni in Fonte, Certosa di Padula), a condizione tuttavia che si proceda ad un potenziamento di infrastrutture di collegamento a scala locale.</p> <p>2.Si ritiene opportuno che nella successiva fase di VIA, la rappresentazione dei principali interventi da farsi, con relative interazioni che gli stessi determinano nei territori, sul paesaggio e sui beni tutelati, sia da approfondire maggiormente.</p>	-	-	-	-

Aspetti ambientali

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Dalla lettura degli elaborati (dati e cartografie) che prendono in esame gli aspetti ambientali per lo Studio di incidenza, i criteri di progettazione e di inserimento delle Opere a verde, la relazione di Sostenibilità ambientale con riferimento a 'biodiversità' ed 'ecosistemi', emerge chiaramente la necessità di una totale revisione propedeutica alla redazione dei successivi livelli progettuali. Si ritiene pertanto necessario un aggiornamento cartografico a scala di dettaglio relativamente ai tematismi, alle geometrie dei poligoni e alla definizione delle 'legende'.</p> <p>Si ritiene necessario disporre di elementi conoscitivi (campionamenti e cartografie di dettaglio) su flora, fauna, habitat ed ecosistemi. Il tutto ovviamente non solo per gli ambiti della Direttiva Habitat o del sistema delle aree protette, ma per tutto il territorio attraversato dalla linea ferroviaria evidenziando la presenza e le eventuali interferenze negative su specie, habitat ed ecosistemi così come proposti nelle red list di riferimento. Cartografie ed analisi che oltre a riconoscere la situazione attuale siano in grado di fornire un riferimento sostanziale per la valutazione dello stato di conservazione delle popolazioni, degli habitat e degli ecosistemi. Essenziali ovviamente anche per il riconoscimento delle potenzialità vegetazionali ed ecosistemiche delle aree interessate alla realizzazione delle opere del lotto in esame.</p> <p>Tutto questo prima della successiva fase di progettazione definitiva al fine di rispondere in modo esauriente agli effetti delle interferenze tra opera e ambiente. Da questa valutazione, elemento essenziale del PFTE, potrebbe emergere l'esigenza di interventi di mitigazione ambientale (individuati per tipologia ed ubicazione) che, se necessari, devono essere previsti in questa fase di fattibilità tecnica ed economica.</p> <p>Si chiede anche una maggiore partecipazione del Proponente alla fase di progettazione e realizzazione delle opere a verde previste nelle cave che saranno coinvolte per la allocazione delle terre di scavo. Questa grande movimentazione di terre, se non adeguatamente posta sotto controllo, potrebbe favorire la diffusione di piante esotiche.</p> <p>Si ritiene inoltre essenziale che venga dedicata una sezione apposita alle interferenze dell'opera con flora e fauna degli ambienti umidi. L'elevato numero di viadotti atti a scavalcare corsi d'acqua, torrenti e lo stesso fiume Sele, richiede una particolare attenzione nella individuazione</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	delle possibili interferenze con habitat ed ecosistemi ricchi di biodiversità di elevato valore conservazionistico.				
Raccomandazioni	-	-	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	Nel caso specifico si ritiene essenziale che il Proponente prenda contatto con il Parco nazionale del Cilento. Gli uffici tecnici del Parco potrebbero fornire utili indicazioni in merito alla presenza di specie, habitat ed ecosistemi di particolare valore conservazionistico. Informazioni determinanti per valutare le interferenze con l'infrastruttura ferroviaria non solo in prossimità dei Siti Natura 2000 ma di una vasta area che direttamente o indirettamente presenta contatti funzionali e strutturali con la linea ferroviaria.	-	-	-	-
Con riferimento ai temi connessi alla gestione dei materiali derivanti dagli scavi e alle informazioni da rendere nello Studio di impatto ambientale (SIA) e Piano di utilizzo delle terre (PUT), si prende atto di quanto riscontrato con riserva di ogni ulteriore valutazione nell'ambito della procedura di VIA.					

Aspetti acustici e vibrazionali

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>1) Si conferma la richiesta (peraltro parzialmente condivisa da RFI nel riscontro fornito) di integrare e dettagliare le indicazioni tecniche in merito alla realizzazione di rilevati, trincee, piani di posa e pavimentazioni, unitamente ad un ampliamento delle specificazioni sui materiali ammessi per la realizzazione di strati legati e non legati del corpo stradale e della sovrastruttura.</p> <p>2) Si conferma la richiesta (il cui riscontro fornito da RFI non risulta esaustivo) di integrare la progettazione con una relazione d'insieme che illustri, anche con l'ausilio di adeguati studi di traffico e simulazioni, in che modo la circolazione viaria interferita viene ripristinata/modificata. Si richiede pertanto che il richiamato documento RC1EA1R16RGTS0003001A "Studio di trasporto – Analisi delle viabilità" sia integrato e sviluppato con maggior grado di dettaglio ed approfondimento, in quanto attualmente verte unicamente sulla "valutazione del livello di saturazione" e sulla "capacità residua" delle n.9 viabilità interessate dagli interventi, prendendo a riferimento n.9 sezioni stradali bidirezionali.</p> <p>4) Si conferma la richiesta (peraltro condivisa da RFI nel riscontro fornito) di sviluppare la progettazione dei sottopassi stradali e del relativo sistema di smaltimento e raccolta delle acque meteoriche ponendo particolare attenzione a privilegiare lo smaltimento a gravità.</p> <p>5) Si conferma la richiesta (peraltro condivisa da RFI nel riscontro fornito) di integrare il progetto con le verifiche geometriche e funzionali della totalità delle intersezioni stradali (ai sensi del D.M. 19/04/2006). Si richiede inoltre di approfondire le tematiche afferenti sia le verifiche funzionali, sia le verifiche di sicurezza per le n.4 viabilità principali di cui alla documentazione fornita in revisione. Si evidenzia infine che il richiamato documento RC1EA1R16RGTS0003001A "Studio di trasporto – Analisi delle viabilità" verte unicamente sulla "valutazione del livello di saturazione" e sulla "capacità residua" delle n.9 viabilità interessate dagli interventi, prendendo a riferimento n.9 sezioni stradali bidirezionali e non riporta gli studi funzionali delle principali intersezioni previste in progetto.</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	6) Si conferma la richiesta (peraltro condivisa da RFI nel riscontro fornito) di integrare il progetto con delle specifiche occorrenze in merito al ripristino delle pavimentazioni delle viabilità locali e secondarie che saranno impegnate dai mezzi d'opera durante la esecuzione dei lavori e, per questo, sottoposte ad un'accelerazione del processo di decadimento. A tal proposito si conferma l'indicazione di inserire nei documenti di gara l'obbligo da parte dell'appaltatore di prevedere un sistema di monitoraggio dello stato di conservazione delle infrastrutture stradali, dando attuazione ai necessari interventi di ripristino e/o rinforzo anche a prescindere dal manifestarsi di ammaloramenti; tali interventi potranno essere graduati in relazione all'effettivo consumo di vita utile della pavimentazione indotto dalle attività di cantiere.				
Raccomandazioni	3) Si conferma l'indicazione (peraltro condivisa, in termini di valutazione, da RFI nel riscontro fornito) di approfondire la progettazione delle n°24 nuove viabilità di accesso ai piazzali con l'obiettivo di ridurre la pendenza altimetrica consentendo pertanto un innalzamento dei limiti di velocità stabiliti da progetto, oltre ai problemi di frenatura nelle tratte in discesa, il tutto a favore dell'operatività dei mezzi di emergenza.	-	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	-	-	-	--	-

Aspetti geologici e idrogeologici

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<ul style="list-style-type: none"> - Preso atto dei chiarimenti riportati nell'annesso 03 e anche in riferimento a quanto riportato nelle considerazioni conclusive, si evidenzia la necessità di migliorare il quadro delle conoscenze attraverso il completamento delle indagini geognostiche sia di tipo diretto che di tipo geofisico profondo. - La descrizione delle complesse strutture deve far riferimento, oltre che alle consuete cartografie, a sezioni longitudinali e trasversali al tracciato o anche alle principali strutture geologiche interessate dalle opere. Ciò al fine della verifica delle eventuali incongruenze interpretative. - Alla luce della significatività delle interferenze tra il tracciato prescelto e i fenomeni franosi, appare imprescindibile per le aree oggetto di intervento, di disporre di modelli di frana di dettaglio che definiscano, come già riportato, geometrie e cinematismi e che supportino e confermino le scelte progettuali per le opere previste. - Premesso che vengono apparentemente escluse significative interferenze con la circolazione delle acque sotterranee, si evidenzia in tutti i casi di disporre di modelli idrogeologici di dettaglio che tengano in considerazione il complesso dei dati nonché dei risultati dei monitoraggi che sono ancora in corso di esecuzione. - Oltre ad una completa definizione di pozzi e sorgenti captate, deve essere valutata, sulla base di modelli idrogeologici locali, la possibilità di definire un progetto di monitoraggio idrogeologico da strutturare e porre in opera prima delle fasi di cantierizzazione. - Approfondimenti devono essere svolti sulla eventuale presenza di formazioni gassifere lungo i tracciati delle gallerie, nonché di fenomenologie carsiche significative, eventuali fenomenologie carsiche (anche chiarendo i rapporti travertini-falde, vedi punto 4) finalizzati alla definizione della effettiva presenza e dell'entità delle fenomenologie. - Considerata la complessità geologica dell'area risulta opportuno che, gli studi a carattere geologico siano corredati da uno specifico documento che dia evidenza di tutte le eventuali incertezze di carattere geologico e geologico applicativo che riguardano il progetto e che possono avere influenza sulla realizzazione dell'opera e sui tempi esecutivi. Incertezze che dovranno essere evidenziate in sede di affidamento dei lavori, sia in termini di approfondimenti da sviluppare in sede di Progetto Definitivo-Esecutivo, che in termini di potenziali problematiche esecutive e costruttive anche in termini di tempi di esecuzione. 	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti geotecnici

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>Verificare che gli approfondimenti richiesti e condivisi dal Proponente vengano effettivamente condotti nella fase di arricchimento del PFTE, e non in quelle successive.</p> <p>Come affermato dal Proponente (v. riscontro n.11), ottimizzare le fondazioni su pali dei viadotti considerando, in conformità alle NTC 2018, la capacità complessiva della fondazione anziché quella del palo più caricato.</p> <p>Valutare la possibilità di ottimizzare le opere provvisorie dei viadotti e delle gallerie artificiali, documentando i risultati della ottimizzazione.</p> <p>Integrare le indagini disponibili e protrarre le misure finalizzate al necessario approfondimento del grado di conoscenza dei presunti dissesti.</p> <p>Valutare la possibilità di impiegare, anche con una analisi costi/benefici a lungo termine, sistemi alternativi ai drenaggi quali, ad esempio, quelli con barre autoperforanti, soprattutto per la stabilizzazione delle coltri più superficiali.</p>	-	-	-	-
Raccomandazioni	<p>In sede di approfondimento di indagine si raccomanda una caratterizzazione più accurata delle formazioni, in particolare al grado di precompressione dei terreni, con una analisi di maggiore dettaglio sugli effetti sui cedimenti a breve e lungo termine dei cedimenti sotto i rilevati, considerando adeguati modelli costitutivi per le condizioni del sito.</p>	<p>Avvalersi di tutte le informazioni disponibili per la modellazione e le verifiche dei presunti dissesti al fine di pervenire a una attendibile definizione degli interventi di stabilizzazione, dei loro dimensionamenti e costi.</p>	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	-	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Gallerie

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Gli approfondimenti richiesti e condivisi dal Proponente devono essere effettivamente condotti nella fase di arricchimento del PFTE, e non in quelle successive.</p> <p>Approfondire il livello del carico idraulico ipotizzabile nelle tufite e nel tratto di sovrascorrimento attraversato dalla galleria Saginara. Valutare l'eventuale esigenza di interventi in avanzamento rispetto al fronte ed il loro impatto sulle tempistiche realizzative.</p> <p>Approfondire le tematiche dell'interferenza tra le frane e le gallerie (sia per effetto dello scavo sia per effetto del rilascio tensionale).</p>	-	-	-	-
Raccomandazioni	<p>Approfondire in dettaglio il comportamento delle argille varicolori in relazione al loro comportamento rigonfiante.</p> <p>In relazione all'osservazione che la scelta dei prodotti di condizionamento sia demandata all'appaltatore e alla fase di progettazione di PE, è comunque necessario verificare già in questa fase che le aree di stoccaggio temporaneo/permanente siano adeguati.</p> <p>Approfondire la conoscenza in merito alla possibile presenza di gas anche per l'impatto che questa informazione ha sulla scelta e sulla progettazione delle macchine.</p> <p>Approfondire lo studio del sottoattraversamento dell'autostrada e dell'esigenza di consolidamenti.</p> <p>Predisporre delle pianificazioni che consentono qualora una delle macchine subisca arresti non previsti di realizzare parte delle gallerie mediante tecniche convenzionali.</p> <p>Approfondire gli studi sismici dei rivestimenti in corrispondenza delle zone in cui la galleria interessa faglie e contatti tettonici con importante differenza di rigidità tra le formazioni e nelle aree di imbocco.</p> <p>Dato che l'eventuale impiego di polimeri ha impatti sulla gestione delle terre e rocce di scavo ai sensi della normativa vigente si suggerisce un approfondimento al riguardo.</p>	-	<p>Programmare le fasi di arresto per manutenzioni in tratti delle gallerie identificate come a minimo rischio di rigonfiamento.</p>	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N.7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Osservazioni/ Suggerimenti	<p>Approfondire le tematiche dei carsismi.</p> <p>Approfondire il tema del clogging.</p> <p>Le dimensioni delle TBM scelte sono abbastanza standard, una prevalutazione in questa fase progettuale, da perfezionare nelle fasi successive, deve essere fatta in merito alla idoneità della viabilità di accesso alle aree di cantiere in sede di approvvigionamento della macchina.</p>	-	-	-	-

Aspetti idrologici ed idraulici

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>1) In relazione alla stima delle portate specifiche in funzione delle superfici dei bacini, si fa notare che l'applicazione del metodo cinematico è stata condotta adottando ipotesi fortemente limitative sul tempo di corrivazione per i bacini di ridottissima superficie, fissando come valore minimo 15 minuti. Questo comporta di conseguenza la sostanziale uniformità dei risultati in termini di contributo specifico che non supera, adottando appunto il metodo cinematico, i 10 m³/s, km². Il calcolo deve quindi essere ripetuto, adottando in ogni caso come valori di progetto, i valori inviluppo delle nuvole dei punti (portata specifica- superficie del bacino) derivanti dai diversi metodi, per tutti i bacini con superficie < di 20 km².</p> <p>In relazione alle seguenti osservazioni in precedenza trasmesse al Proponente:</p> <p>2) Deve essere sviluppata la valutazione degli effetti del cambiamento climatico espressamente richiesta dall'art. 4 comma 1 lettera d) del Dlgs 49/2010 e nell'allegato A dello stesso Decreto per la definizione del PGRA (Piano di Gestione del Rischio di Alluvione). Inoltre, è necessario, nei casi in cui siano evidenti alterazioni dei valori di precipitazione dovuti agli stessi cambiamenti climatici, valutare i possibili effetti sul dimensionamento delle opere.</p> <p>3) Deve essere sviluppata l'analisi idrologica e idraulica per il dimensionamento delle opere provvisionali.</p> <p>4) Per i bacini di dimensione limitata deve essere sviluppata una analisi idrologica dedicata, tenendo conto dei ridotti tempi di corrivazione e dei corrispondenti tempi caratteristici delle precipitazioni ponendo particolare cura agli effetti dei cambiamenti climatici.</p> <p>5) Per risultati della modellazione idraulica dei corsi d'acqua devono essere riportate le sezioni significative (in particolare quelle relative agli attraversamenti, ma anche in condizioni di affiancamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie oggetto del PFTE al corso d'acqua) con indicato il livello per Tr=200 anni fin dove il terreno interseca la superficie calcolata dell'acqua.</p> <p>6) Deve essere verificata in modo esplicito la rispondenza alle NTC 2018 (interasse netto di 40 m misurato ortogonalmente alla direzione media del flusso per tutta la sezione interessata dall'evento bicentenario) per le pile in corrispondenza degli attraversamenti.</p> <p>7) Per la verifica dello scalzamento delle pile dei ponti si richiede una previsione anche con la relazione di Breusers (1977), con riferimento alla sola pila e al solo plinto di fondazione.</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N.7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	<p>8) Deve essere affrontata la questione delle acque di drenaggio e/o del funzionamento idraulico dei sottopassi e sottovia, privilegiando soluzioni a gravità e quindi senza l'impiego di impianto di sollevamento.</p> <p>10) Mancano del tutto analisi/considerazioni morfologiche mirate alla stima della possibile evoluzione della conformazione d'alveo in corrispondenza agli attraversamenti.</p> <p>11) Non sono sviluppate considerazioni relative al trasporto solido.</p> <p>12) È necessario tenere conto della presenza di documentate zone di instabilità idrogeomorfologica note e censite nei PAI Campania (ad esempio attraversamento Sele in prossimità di Contursi Terme), potenziali sede di colate detritiche e valutarne gli effetti.</p> <p>13) I tombini e gli altri manufatti idraulici, presenti a livello di elaborati grafici, devono essere oggetto di dimensionamento idraulico coerentemente con quanto previsto dalla circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2019 nel rispetto delle condizioni morfologiche e topografiche in cui le opere stesse sono inserite.</p> <p>14) Con riferimento alle tavole suggerite: RC1EA1R09P7ID0002014A RC1EA1R09P7ID0002017A RC1EA1R09PZID0002004A RC1EA1R09PZID0002007A RC1EA1R09PZID0002008A</p> <p>Si fa notare che solo l'ultima contiene un tipologico di attraversamento, che appare tra l'altro del tutto insufficiente se applicato all'attraversamento illustrato in RC1EA1R09PZID0002007A. Nel contesto mostrato, la sistemazione prevista immediatamente a monte del tombino IN11 in progetto, non sembra fornire sufficienti garanzie di efficienza dissipativa e sicurezza idraulica.</p> <p>Si ribadisce di conseguenza quanto già riportato nelle osservazioni, e che le azioni progettuali previste siano completate nella presente fase progettuale.</p>				
Raccomandazioni	<p>9) Si raccomanda di verificare che tratti in viadotto e in galleria siano effettivamente in numero e distribuzione adeguata affinché, l'opera non costituisca di fatto una barriera al passaggio della fauna dovendo altrimenti inserire appositi punti di attraversamento.</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N.7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Osservazioni/ Suggerimenti	-	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti strutturali

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	Predisporre le necessarie specifiche di progettazione ed esecuzione da adottare negli sviluppi successivi	In merito alle demolizioni da eseguire, che venga effettuato un opportuno studio sugli impatti. Che sia garantita la completa ispezionabilità delle strutture, in particolare dei loro elementi di dettaglio.	Che venga prestata particolare cura alle operazioni di sigillatura dei cavi da precompressione.	-	-
Raccomandazioni	Predisporre le necessarie specifiche di progettazione ed esecuzione da adottare negli sviluppi successivi	Come riportato nei chiarimenti, porre particolare attenzione all'ottimizzazione delle fondazioni. Che sia posta particolare attenzione al piano di manutenzione delle strutture, anche in virtù della presenza di elementi in c.a.p. Che siano messi in conto opportuni sovrappessori per le strutture metalliche. Porre cura nella definizione del sistema di allontanamento delle acque meteoriche.	-	Che siano effettuati con scrupolo e attenzione i controlli periodici delle strutture e sia effettuata con regolarità la manutenzione dell'opera.	-
Osservazioni/Suggerimenti	-	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti relativi al piano di monitoraggio

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	Distinguere i costi relativi al piano di monitoraggio per le diverse fasi di progettazione, esecuzione e gestione dell'opera	-	-	-	-
Raccomandazioni	-	-	-	-	-
Osservazioni/Suggerimenti	-	-	-	-	-

Aspetti relativi alla sicurezza in galleria, compresi gli aspetti di sicurezza antincendio

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si richiede una documentazione che illustri/approfondisca come sono affrontate le problematiche di gestione della sicurezza in galleria e non si limiti ad illustrare gli aspetti normativi, tenuto conto della specificità delle singole situazioni, quali ad esempio il camerone di interconnessione di fine lotto; 2. Determinazione dei tempi di esodo, dei tempi di autosoccorso e di evacuazione degli utenti e verifica che la progettazione della resistenza al fuoco risponda alle previsioni del Regolamento (UE) n. 1303/2014 (cosiddette STI/SRT) modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/776, punto 6.2.7.2 ed eventuali successive modifiche, compatibilmente con i tempi di autosoccorso e di evacuazione degli utenti; 3. Nella relazione generale evidenziare con chiarezza la categoria del materiale rotabile attualmente in uso e la categoria prevista a progetto anche nelle fasi transitorie corrispondenti alla messa in esercizio del lotto prima del completamento dell'intera tratta. Nei documenti, quando si evidenzia il rispetto della normativa, specificare per quale tipologia di materiale rotabile la verifica è positiva; 4. Tra gli aspetti metodologici che devono essere integrati e/o rivisti e che non possono essere giustificati facendo riferimento al regolamento interno del Gestore, si evidenziano: <ol style="list-style-type: none"> a. l'applicazione e il rispetto del Regolamento (UE) n. 1303/2014 (cosiddette STI/SRT) modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/776 e la contemporanea applicazione del DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" richiedono una spiegazione delle scelte fatte e di come queste rendano compatibile il progetto con entrambe le normative; si evidenzia ad esempio come il DM 28/10/2005 presupponga il rispetto dei requisiti minimi fissati all'interno del decreto stesso (ad esempio nel diagramma di scelta del tipo di analisi di rischio da eseguire) e che questi requisiti minimi non 	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	<p>coincidono sempre con i requisiti richiesti dalle STI/SRT citate;</p> <p>b. le analisi di rischio devono evidenziare chiaramente gli scenari analizzati in termini di condizioni al contorno, condizioni iniziali e posizione di arresto del treno scelte e come queste siano differenti al variare degli scenari; inoltre, per le simulazioni CFD non è precisato se il dominio di calcolo è esteso a tutta la galleria o solo a parte di essa e se la mesh è ottimizzata. Le curve di visibilità, che sono legate alle condizioni termofluidodinamiche che determinano la propagazione dei fumi, devono essere calcolate per ciascun scenario di incendio. Perplessità suscitano anche i valori massimi di temperatura esposti graficamente nelle relazioni di analisi di rischio quali risultati dell'analisi CFD. In merito, si rappresenta che dovrebbero essere anche specificate le assunzioni fatte per simulare la ventilazione naturale per ciascuna delle gallerie oggetto dell'analisi di rischio.</p> <p>5. Infine, si ribadisce quanto riportato al punto 4.2.1.8 lettera b) della STI/SRT relativo alla “Comunicazione nelle emergenze” che riporta testualmente che “Deve essere prevista la continuità radio per consentire alle squadre di emergenza di comunicare con le loro strutture di comando in loco. Il sistema deve permettere alle squadre di emergenza di utilizzare le loro attrezzature di comunicazione” e non, come previsto in progetto, il ricorso al sistema di comunicazione con GSM-R.</p>				
Raccomandazioni	-	-	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	-	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti impiantistici e trazione elettrica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>Documentare nelle soluzioni di alimentazione AT e pianificazione successiva, con i lotti 1b e 1c, il soddisfacimento quantificato delle previste esigenze di potenza-energia.</p> <p>Individuare eventuali particolari opere terze esistenti in prossimità alla linea ferroviaria sensibili ad interferenze quali ad esempio corrosioni.</p> <p>Integrare il Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici in accordo al D.P.R. 207/2010 e alle linee guida del PFTE a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC.</p> <p>Predisporre le necessarie specifiche di progettazione ed esecuzione da adottare negli sviluppi successivi.</p>	<p>Dettagliare la modalità di alimentazione nelle Sottostazioni Elettriche delle nuove realizzazioni tecnologiche dalla rete di trasmissione di Terna con relativa validazione dal punto di vista della sostenibilità energetica e ambientale della soluzione adottata.</p> <p>Inserire capitolato tecnico di dettaglio per tutte le opere elettromeccaniche.</p>	-	<p>Monitoraggio delle correnti vaganti e della protezione di impianti e strutture dalla corrosione, anche con riferimento alle opere terze preesistenti in prossimità alla linea ferroviaria.</p> <p>Per le linee primarie di alimentazione in corrente alternata: verifica con misure sperimentali dei campi elettromagnetici in termini di emissioni e di compatibilità con gli impianti di terzi.</p>	-
Raccomandazioni	<p>Si raccomanda di pianificare la predisposizione del POC per l'interconnessione con la linea ferroviaria per Potenza-Taranto al di fuori della galleria Sicignano, adeguando anche la linea esistente per la lunghezza necessaria.</p>	-	-	-	-
Osservazioni/ Suggerimenti	<p>-Quale dettaglio sull'alimentazione elettrica delle sottostazioni occorre coordinare quanto previsto dalla norma CEI 0-16 e le STI, che prescrivono l'AT.</p> <p>-Il Piano Tecnologico di Rete, documento in cui sono indicati i criteri per eseguire una progettazione confacente agli standard Ferroviari, va adeguato e aggiornato al nuovo PFTE rafforzato nella visione di sistema in considerazione delle grandi opere (alcune PNRR) da realizzare delle esigenze da soddisfare e gli impatti e interfacce esterne.</p>	-	-	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	-Si condivide che le discipline tecnologiche seguono e applicano standard che vanno adottati per uniformità con il sistema ferroviario in cui le opere si inseriscono, ma a livello di fattibilità e di studio di alternative possibili, il loro assemblaggio deve soddisfare le esigenze da soddisfare che vanno espressamente quantificate e quindi è necessario riportare negli elaborati di relazioni non tanto il dimensionamento dei componenti quanto la configurazione del sistema oltre che a produrre elaborati di schemi elettrici generali definiti.				

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Bonifica ordigni bellici

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Verificare che gli elaborati di progetto siano pienamente coerenti ai contenuti della Direttiva GEN-BST 001 ed. 2020 del Ministero della Difesa, con particolare riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>al Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili</i> (Parte II Sezione 1, Bonifica Ordigni Bellici), nel quale si raccomanda di sostituire il riferimento all'abrogata Circ. del Ministero della Difesa n. M_D/GGEN/E5/20877/21/104/10 del 07-12-2010, citata al punto 1.2.1 (Normativa nazionale), con la vigente Direttiva GEN-BST 001 ed. 2020; - alle Prime indicazioni per il piano di sicurezza e coordinamento (RC1E-A1-R-72-PU-SZ0004-001-C) nel quale persistono alcune indicazioni difformi dai contenuti della citata Direttiva. 	-	-	-	-
Raccomandazioni	-	-	-	-	-
Osservazioni/Suggerimenti	-	-	A premessa della fase di esecuzione si suggerisce di promuovere una riunione di coordinamento con il 10° Reparto Infrastrutture dell'Esercito, competente per	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

			territorio ai sensi della Direttiva GEN-BST 001 ed. 2020.		
--	--	--	--	--	--

Cantierizzazione, programma lavori e modellazione informativa digitale

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	<p>Si conferma la richiesta (il cui riscontro fornito da RFI non risulta esaustivo) di integrare la progettazione con uno studio/analisi di impatto sulla viabilità e sul traffico (da dettagliarsi nei successivi livelli di progettazione), al fine di verificare che la domanda di mobilità indotta dalla presenza dei cantieri in argomento possa essere soddisfatta con un adeguato livello di servizio (e di sicurezza) dalla viabilità esistente, anche in riferimento alla gestione dei flussi di materiali da e verso il cantiere (che risultano di entità particolarmente rilevante, così come si evince dagli elaborati di progetto).</p> <p>Allegare al PFTE un capitolato informativo (linee guida PFTE par. 3.2.11) prima della gara in linea con quanto riportato nell'Annesso 6 alle integrazioni richieste.</p> <p>Allegare al PFTE prima della sua approvazione il modello organizzativo per il project management della committenza e un piano preliminare per la gestione del progetto che tenga conto anche della norma UNI ISO 31000.</p>	<p>Sviluppare la successiva progettazione con l'utilizzo di metodi e strumenti di modellazione informativi di cui al DM 560/17 e 312/21 in conformità a quanto previsto nell'Annesso 9.</p> <p>Effettuare analisi di dettaglio TIPO PERT per l'identificazione delle attività e dei cammini critici nel programma lavori.</p>	<p>In esecuzione utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui al DM 560/17 e 312/21.</p>	<p>Nella gestione utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui al DM 560/17 e 312/21.</p>	-
Raccomandazioni	<p>Inserire fra i criteri per l'OEPV per i successivi livelli di progettazione e dei relativi lavori, l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici.</p> <p>Utilizzare il piano preliminare di gestione come base per la stesura della convenzione a base di gara.</p>	<p>Prevedere nella elaborazione del quadro economico finale somme a disposizione per il trattamento dei rischi e per la gestione dei rischi residui in modo congruo con le analisi e le valutazioni di rischio prescritte.</p>	<p>Attivare un monitoraggio specifico delle attività ritenute critiche ai fini del rispetto dei tempi e definizione di milestones intermedi</p>	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
	Adottare un documento per la registrazione dei rischi e un set di azioni da adottare per la loro gestione.		per il loro monitoraggio.		
Osservazioni/ Suggerimenti	Identificare i rischi che si intendono trasferire sull'appaltatore e solo successivamente inserire clausole specifiche nello schema di convenzione. Inserire nella gestione del progetto un'attività specifica di gestione degli stakeholders.	Determinare l'entità degli accantonamenti/imprevisti in base a procedure quali-quantitative di valutazione dei rischi.	Documentare e tenere sotto controllo tutti i rischi individuati nella fase di pianificazione.	-	-

Allegato 1 – Determinazione motivata N. 7/2022
 LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
 DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
 E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Aspetti economici e contrattuali

	<i>Sul PFTE, prima dell'affidamento</i>	<i>Nei successivi livelli progettuali</i>	<i>In fase di esecuzione</i>	<i>In fase di gestione dell'opera</i>	<i>Altro</i>
Prescrizioni	Definire l'importo della voce di costo relativa agli impianti tecnologici specificando l'importo allocato tra i lavori a base di gara e quello previsto tra le somme a disposizione.	-	-	-	-
Raccomandazioni	-	-	-	-	-
Osservazioni/Suggerimenti	-	-	-	-	-

ALLEGATO 2 – Proposte ricevute dai comuni e dagli enti interferiti

2.1 – Comune di Eboli

2.2 – Comune di Campagna

2.3 – Comune di Contursi Terme

2.4 – Sicignano degli Alburni

2.5 – Buccino

2.6 – Ente Riserve Naturali - Foce Sele - Tanagro - Monti Eremita - Marzano

Allegato 2 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

2.1 – Comune di Eboli



Spett.le

Comitato Speciale Consiglio dei Lavori Pubblici

Via Nomentana 2

Roma

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica del "Lotto 1A Battipaglia - Romagnano della linea AV Salerno - Reggio Calabria (CUP: J71J200000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia - Potenza (CUP J94E21000070009).

OSSERVAZIONI PER LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA E LE OPERE COMPENSATIVE

PREMESSA

In occasione del primo incontro del DIBATTITO PUBBLICO relativo all'opera in oggetto, tenutosi ad Eboli il 24 marzo 2022, l'Amministrazione comunale ha presentato un documento in cui sono state evidenziate le principali caratteristiche socio-economiche di Eboli e della Piana del Sele. Un'area densamente popolata con un importante sistema industriale, rilevanti produzioni agroalimentari ed una vocazione turistica sostenuta da circa 30 km di costa ed attrattori culturali di primario rilievo.

Il documento ha posto una serie di interrogativi ad RFI - rimasti senza una risposta esaustiva - che spaziano:

1. dalle scelte del tracciato alle stazioni ferroviarie previste (HUB);
2. dalle procedure di esproprio alle servitù che ne derivano;
3. dall'impatto ambientale e paesaggistico alle compensazioni e ristori per le comunità interessate;
4. dalle modalità di esecuzione dell'opera al suo raccordo con la rete ferroviaria esistente;
5. dal collegamento dell'opera con le principali infrastrutture esistenti - stazione ferroviaria di Battipaglia, aeroporto Costa d'Amalfi, porto di Salerno - e quelle programmate - Zona Economica Speciale del polo industriale di Eboli-Battipaglia e hub agroalimentare Piana del Sele.

Al documento sono stati allegati alcuni elaborati di sintesi della programmazione del Comune di Eboli a sostegno del sistema produttivo e dei suoi fabbisogni e simulazioni realizzate con la metodologia dell'isocrona che, come noto, consente di rappresentare come, in un certo tempo, si possono raggiungere punti di interesse da un dato punto di partenza, utilizzando la via più breve e il mezzo di trasporto disponibile più celere. Tali simulazioni hanno reso evidente l'opportunità di garantire un hub ferroviario, per merci e persone, nella Piana del Sele, per la sua centralità nella Provincia di Salerno, a sostegno del sistema produttivo, coerentemente agli obiettivi di servizio dell'infrastruttura dell'Alta Velocità - Alta Capacità Salerno - Reggio Calabria.

In ragione della netta chiusura ad ogni ipotesi di variazione del tracciato dell'opera e di previsione di un hub ferroviario nella Piana del Sele, pur condividendo l'obiettivo di infrastrutturazione del Mezzogiorno con l'opera più attesa negli ultimi 30 anni, l'Ente ha espresso il proprio parere negativo, sia nel procedimento relativo alla Valutazione di impatto ambientale, sia sotto il profilo



urbanistico in sede di Conferenza di Servizi, sia da ultimo in occasione del procedimento di autorizzazione paesaggistica.

Tanto brevemente rappresentato, all'esito della conclusione della Conferenza di Servizi che ha autorizzato l'opera, si riportano di seguito le principali osservazioni e prescrizioni che interessano in via diretta il Comune di Eboli, prodotte da Ministeri e Enti competenti al rilascio di pareri ed autorizzazioni, per i successivi livelli di progettazione dell'intervento e la sua successiva realizzazione.

A tali osservazioni e prescrizioni si aggiungono gli interventi compensativi richiesti dall'Amministrazione comunale a vantaggio dell'intera comunità ebolitana per i gravi danni economici, sociali ed ambientali che si produrranno, come indicato nel parere espresso in Conferenza di Servizi (parere prot.n. 27898 del 16 giugno 2022), trasmesso unitamente alla delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 05 luglio 2022 - inviata con PEC del 13 luglio 2022 - che, seppur non allegata alla presente, è parte integrante e sostanziale del presente documento.

OSSERVAZIONI e PRESCRIZIONI DI ISTITUZIONI ED ENTI TERZI

1. Ministero della Transizione Ecologica - Commissione Tecnica PNRR-PNIEC***Parere n. 13 del 20 giugno 2022

ATTIVITÀ A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE - stabilimento ELLEPIGAS SUD SRL

- *Nell'area buffer di 2,5 km considerata dal Proponente, sono presenti i seguenti stabilimenti R.I.R. (v. Tabella 6 e Figura 6). A questo riguardo, si rileva inoltre che, nella relazione generale "Siti contaminati"10, sono individuati i due impianti classificati a rischio d'incidente rilevante, ubicati nel Comune di Eboli e nel Comune di Battipaglia, più prossimi al tracciato ferroviario, rispettivamente: "Ellepigas", distante 150 m dalla linea ferroviaria attuale, e "Logistica Pellegrino", stabilimento distante 450 m dall'attuale linea ferroviaria.*

Dalle integrazioni fornite, a valle della richiesta della Commissione, risulta che il Proponente ha avviato un'interlocazione con i gestori dei due impianti al fine di acquisire informazioni sulle aree di danno riferite ai diversi scenari incidentali. In merito, si richiama il D.Lgs. 105 del 2015 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose", in particolare l'art. 22 "Assetto del territorio e controllo dell'urbanizzazione" e il DM 9 maggio 2001 "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante".

La Commissione, sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, delle valutazioni effettuate e dal dettato normativo, ritiene che nella fase di progettazione esecutiva debbano essere acquisite tutte le informazioni relative agli scenari incidentali di ciascuna azienda a rischio di incidente rilevante necessarie ad escludere eventuali interferenze dell'opera con aree di danno, come indicato dalla Condizione Ambientale n.14



2. Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino – Procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA di cui al Decreto Ministeriale n. 165 del 01/08/2022, formulato ai sensi dell'art. 28 del Digs. 152/2006

Stralcio della nota n. 6148 del 28/11/2022: *“Tutto ciò premesso ed esaminata, quindi, la documentazione complessivamente trasmessa della RFI S.p.a. in merito all'istanza in epigrafe, questa Soprintendenza espone nel seguito le proprie considerazioni e valutazioni.*

Condizione di cui al punto 2 (estratto)

- *La Società ha, inoltre, inoltrato la Tavola “RC1EA1R78EX00000001A – Dossier demolizioni” che, per la prima volta, indica chiaramente con immagini (sebbene a volte ancora solo dall'alto) i numerosi immobili oggetto di demolizione ubicati prevalentemente nei comuni di Eboli e Campagna, ma ricadenti nelle realtà anche in quelli di Battipaglia, di Contursi Terme, di Sicignano degli Alburni e di Buccino. In merito si ritiene altrettanto necessario che in fase di progettazione più avanzata (di livello definitivo ed esecutiva da sottoporre in ogni caso alla valutazione di questa Soprintendenza) le rimozioni siano il più possibile ridimensionate ed evitate al fine di salvaguardare quantomeno l'edilizia tradizionale e testimoniale dei contesti. In merito si ribadisce, altresì, che ci si riserva la formulazione di “ulteriori prescrizioni e condizioni in relazione agli aspetti storico-artistici e culturali che potranno essere dettate solo a seguito della ricezione delle integrazioni documentali richieste, indispensabili per l'espressione delle valutazioni di competenza della Soprintendenza territoriale, in maniera inderogabile preventivamente alle demolizioni previste”.*

3. La Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino con nota prot. 26191-P del 28/11/2022 ha espresso parere favorevole all'autorizzazione paesaggistica “alle seguenti condizioni vincolanti per la successiva fase di progettazione definitiva/esecutiva (condizioni già elencate nella precitata nota n. 6148 del 28/11/2022)

- *Dovranno, poi, essere approfonditi rispetto al disegno, alla consistenza ed alle effettive dimensioni planialtimetriche indubbiamente rilevanti e, conseguentemente, molto impattanti i viadotti a scavalco previsti per superare e attraversare i sovrappassi esistenti dell'autostrada A2 o di altre arterie principali e la linea ferroviaria storica. A titolo esemplificativo, ma di particolare impatto, si segnala, per esempio, lo schema di scavalco dell'Autostrada A2 con la realizzazione di un ponte ad arco proposto nel fotoinserimento alla p. 42 dell'elaborato “RC1EA1R22RHHM0002002A” – Analisi paesaggistiche e inserimento delle opere nel territorio”, presentato solo con le ultime integrazioni trasmesse dal proponente e mai precedentemente sottoposto alle valutazioni di competenza di questo Ufficio, elemento particolarmente incisivo nel territorio, del quale dovrà essere esaustivamente dettagliata la proposta progettuale in fase definitiva/esecutiva, con particolare riguardo agli aspetti volumetrici, materici e dello stesso disegno progettuale, per il quale sin da ora si segnala la necessità di una elevatissima qualità architettonica.*



- *Per quanto si sia preso atto delle motivazioni che hanno determinata la scelta del tracciato ritenendole valide, si ritiene, tuttavia, necessario valutare in ogni caso, anche in fase di progettazione definitiva/esecutiva eventuali soluzioni alternative, anche a seguito del confronto con Enti, Associazioni e privati come la stessa società si propone ("in merito si cercherà di avviare specifiche interlocuzioni per valutare ipotesi alternative e ricercare eventuali soluzioni condivise, al fine di un più armonico inserimento delle opere nel contesto territoriale", F. 9/13 dell'elaborato RC1EAIR14RGIF0000002A.*

4. L'ANAS – Direzione Generale,

con nota prot. CDG.CDG DPRL.REGISTRO UFFICIALE.U.0433110 del 24 giugno 2022, ha formulato "parere favorevole alla realizzazione dell'opera" con le seguenti prescrizioni:

"(...) Detto parere deve però ritenersi condizionato alla risoluzione, nelle successive fasi progettuali, delle problematiche evidenziate nella nota; nell'immediato infatti tale risoluzione non appare agevole, stante anche la necessità che la progettazione raggiunga un livello di approfondimento e dettaglio superiore a quello attuale. Si suggerisce quindi che nei prosieguo siano aperti specifici tavoli tecnici, di confronto e approfondimento delle varie questioni aperte e che, in particolare, detti tavoli interessino almeno le seguenti competenti strutture ANAS:

- *Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori – Coordinamento Progettazione via Pianciani 16 Roma, competente per la progettazione degli interventi sullo svincolo di Eboli e per la progettazione della nuova infrastruttura Eboli - Agropoli (Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli).*

5. ASIS Salernitana Reti e Impianti S.p.A.

con nota prot. 1452 del 4 marzo 2022 ha rappresentato che, dall'analisi degli elaborati trasmessi, si evincano molteplici interferenze con le reti idriche e fognarie in gestione della società. In particolare, evidenzia le interferenze con le condotte adduttrici, specificando che le 9 tubazioni interferite elencate nella nota hanno una quota di posa all'estradosso superiore del tubo che oscilla tra 1,5 e 3,50 m. Inoltre, evidenzia interferenze che le reti idriche e fognarie nei territori comunali di Battipaglia ed Eboli.

Quanto sopra evidenziato determina il necessario coinvolgimento del Comune di Eboli nelle fasi di controllo della progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera al fine di verificare che le prescrizioni siano assolte nella massima condivisione e per garantire che il danno diretto patito da imprese e cittadini impattati dall'opera sia adeguatamente stimato con valutazioni economiche in linea con le risultanze del mercato, tenendo conto non solo dei valori commerciali del bene, ma anche del valore affettivo e dei legami sociali e familiari tra gli abitanti dei quartieri medesimi.

A ciò va aggiunto la interferenza dell'Opera con le aste torrentizie Tiranna e Tufara ed, in particolare per quest'ultima, rispetto alle quali, nonostante le



segnalazioni pervenute dal Comune di Eboli e da altri enti, non è stata fornita alcuna soluzione tecnica, rinviando alla progettazione esecutiva.

MISURE COMPENSATIVE RICHESTE DAL COMUNE DI EBOLI

Al fine di mitigare l'impatto sociale ed ambientale dell'opera e di compensare la comunità di Eboli per i gravi danni patenti dalle opere previste si richiede quanto segue:

- I. Costituzione di un tavolo permanente di consultazione, monitoraggio e controllo dell'intervento con la partecipazione dei rappresentanti del proponente l'opera e del Comune di Eboli;
- II. Individuazione di soluzioni condivise con le imprese ed i cittadini espropriati per garantire la loro permanenza sul territorio del Comune di Eboli sin dalla fase di cantiere, nelle more del pagamento delle indennità dovute per legge;
- III. acquisto ed urbanizzazione a spese del proponente di suoli edificabili di proprietà pubblica e di lotti industriali in area P.I.P. idonei ad ospitare imprese e cittadini espropriati e garantire alla città di Eboli soluzioni che consentano la realizzazione degli standard già previsti nei piani urbanistici attuativi interessati da vicende espropriative, con particolare riferimento alle aree di sedime della galleria artificiale che attraversa la città ed alla realizzazione di nuove attrezzature sportive presso gli impianti sportivi esistenti (completamento p.u.a. 'città di Eboli') con specifico accesso per tutti gli abitanti dei quartieri 'Pezza Dalle Monache' e 'Serracapilli' riducendo l'impatto ambientale e la disarticolazione dei quartieri medesimi;
- IV. prevedere una viabilità pedonale e carrabile, con parcheggi e aree a verde attrezzate sull'area di sedime della galleria artificiale che attraversa il Comune di Eboli;
- V. realizzare una viabilità di raccordo dei nuovi tracciati viari previsti dal progetto con la rete viaria esistente in località "Prato", con particolare riferimento alla riqualificazione della via Festola che serve sia l'area p.i.p. che il quartiere medesimo. In questo contesto occorre il coinvolgimento della provincia di Salerno che dispone di fondi vincolati dell'ex commissariato rifiuti per realizzare una bretella di collegamento tra sp. 195 e la sp. 30 che va raccordata con la viabilità prevista dal progetto di r.f.l. e con lo svincolo autostradale;
- VI. realizzare una viabilità di raccordo dei nuovi tracciati viari del progetto con la rete viaria esistente in località 'Serracapilli' e potenziamento della sp 426 sino all'incrocio con la sp 412;

Accanto alle misure compensative indicate, chiediamo che RFI avvii da subito:

- a) la redazione di un PFTE per verificare la fattibilità di realizzare nel territorio di Eboli e Battipaglia un unico hub a servizio di merci e passeggeri, con specifici punti di accesso in ognuno dei due comuni, prevedendo, nell'ambito della zona economica speciale 'ZES' che ricomprende le aree industriali di Eboli e Battipaglia, un polo logistico per lo scambio ferro-gomma, interconnesso con la linea ferroviaria storica 'Battipaglia-Eboli-potenza' e con espressa previsione di uno specifico collegamento di treni metropolitani, con il vicino aeroporto 'Costa d'Amalfi',
- b) la realizzazione della metropolitana leggera che collega Salerno con l'aeroporto per il tratto Bellizzi-Battipaglia-Eboli;



- c) un intervento diretto ad eliminare il passaggio a livello presente sulla sp 412 in località Acqua dei Pioppi / Casarsa, quartiere impattato dall'opera con il sovrappasso previsto dal progetto ('scavallamento' dell'Autostrada A2 con la realizzazione di un ponte ad arco proposto nel fotoinserimento alla p. 42 dell'elaborato "RC1EA1R21RH1840002002A" - Analisi paesaggistiche e inserimento delle opere nel territorio", oggetto di prescrizione della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Province di Salerno e Avellino, nota prot. 26191-P del 28/11/2022);
- d) l'allargamento della sezione del sottopasso ferroviario di via San Giovanni alla linea ferrata Battipaglia - Eboli - Potenza (con puntuale variante all'intervento di ammodernamento della tratta medesima già in fase di esecuzione);
- e) la riqualificazione dell'area adiacente alla linea ferrata Battipaglia - Eboli - Potenza nel tratto compreso tra il sottopasso ferroviario di via San Giovanni e l'attuale stazione ferroviaria di Eboli;
- f) il potenziamento dell'attuale stazione ferroviaria di Eboli con un nodo di scambio ferro-gomma a servizio dei cittadini con la realizzazione di un edificio polifunzionale da destinare a museo e centro studi 'Carlo Levi', in collaborazione con la Fondazione Ferrovie dello Stato, prevedendo funzioni museali, scientifiche e culturali, di ospitalità, congressistica etc., oltre a un'area parcheggio, anche interrata, a servizio dell'edificio stesso, eventualmente in ampliamento del parcheggio già esistente;
- g) il potenziamento dell'attuale linea ferroviaria storica Battipaglia-Eboli-Potenza, almeno sino alla stazione del comune di Buccino, sia potenziando i servizi già esistenti, sia prevedendo, a fini culturali e turistici, servizi di trasporto con treni storici in dotazione a F.S."

Da ultimo si richiede espressamente di considerare, relativamente alle interferenze segnalate da ASIS Salernitana Reti e Impianti S.p.A. con nota prot. 1452 del 4 marzo 2022, sopra richiamata, il potenziamento delle reti idriche e fognarie nel territorio del Comune di Eboli interessate dal tracciato e dalle opere connesse, nonché la realizzazione dell'intervento sullo svincolo autostradale di Eboli indicato da ANAS - Direzione Generale, con nota prot. CDG.CDG DPRL.REGISTRO UFFICIALE.U.0433110 del 24 giugno 2022, con l'avvio di tavoli tecnici, di confronto e approfondimento delle varie questioni poste nella predetta nota.

Eboli, li 19.12.2022

Il Sindaco
Avv. Mario Conte

L'Assessore all'Urbanistica e Lavori Pubblici

Dott. Salvatore Marisai

Allegato 2 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

2.2 – Comune di Campagna



CITTA' DI CAMPAGNA

(prov.di Salerno)

Medaglia d'Onore al Merito Civile



25 novembre 2005
per l'opera di ricostruzione post-terremoto 31.11.1000

29 settembre 2006
per l'aiuto umanitario prestato agli Ebrei di Internati (1940 - 1943)

Prot. n. **37873** del 20.12.2022

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Comitato Speciale

massimo.dalessandro@mit.gov.it

A seguito dell'incontro tenutosi il giorno 19 dicembre 2022 presso i vostri uffici, ho convocato una riunione dei Consiglieri Comunali, che ha concordato l'invio delle seguenti note.

Ribadite

le ragioni indicate dettagliatamente nel ricorso presentato presso il TAR Lazio, a cui si rinvia integralmente e che qui si intendono trascritte e riportate;

Vista

la vostra nota prot.37110 del 19.12.2022 con la quale, ai fini della conclusione della conferenza dei servizi "a posizione prevalente", "corre l'obbligo di richiedere alle Amministrazioni dissenzienti un contributo scritto che non deve "rappresentare una reiterazione del dissenso, in quanto già esplicitamente manifestato in conferenza dei servizi, ma piuttosto riguardare eventuali proposte..." che "saranno attentamente valutate al fine di verificarne la loro compatibilità all'inserimento in un 'Protocollo d'intesa' finalizzato ad un programma di interventi di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati dal progetto di che trattasi",

Confermata

La contrarietà non verso l'Alta Velocità ma rispetto al tipo di tracciato individuato (senza attivare alcuna condivisione a monte con le istituzioni locali e con i privati interessati). A nostro avviso, infatti, la fase partecipativa è stata colpevolmente attivata in estremo ritardo, senza lasciare significativi spazi di intervento ai cittadini e alle Comunità interessate che hanno potuto soltanto "prendere atto" di decisioni già prese;

Preso atto

che occorre far pervenire, improrogabilmente, le suddette proposte entro le 9.30 del giorno 20 dicembre 2022, momento conclusivo della Conferenza dei servizi;

Si sottopongono i seguenti interventi e/o proposte:

- a) Verificare caso per caso, la possibilità in fase di progettazione esecutiva di evitare l'abbattimento, quando non strettamente necessario, degli edifici residenziali e/o produttivi, atteso che molti di essi sono appena stati ultimati o ultimati da poco (tento è vero che alcuni di questi, non compaiono neppure nelle vostre planimetrie, essendo stati accatastati di recente);

- b) Potenziamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Campagna-Buccino-Potenza, che consentirebbe un "avvicinamento" (a mezzo ferrovia) con la stazione dell' Alta Velocità che, come è noto, attraversa soltanto il territorio di Campagna;
- c) Realizzazione dello spostamento a monte dei binari dell' attuale stazione ferroviaria Campagna Serre Persano (con creazione di parcheggi nell' area circostante) e rifunzionalizzazione della attuale stazione (in condizioni pressoché di abbandono) in Ufficio di promozione turistica. Si ricorda, a tal proposito, la prossimità dell' Oasi del WWF, del Fiume Sele, della Riserva Sele Tanagro, del Parco dei Monti Picentini, ecc;
- d) Realizzazione strada di collegamento con la nuova stazione ferroviaria Campagna Serre Persano. Spostata a monte dei binari, e potenziata la tratta Battipaglia/Potenza, la stazione andrebbe resa più agevolmente raggiungibile attraverso la realizzazione della nuova viabilità (già prevista dal PUC vigente) che parte dall' incrocio tra la Strada Statale 19 e la Strada Provinciale 38, in diretta prosecuzione rispetto a quest'ultima. Ciò sottrarrebbe dall' attuale isolamento la stazione ferroviaria, rendendola facilmente raggiungibile. Spostata a monte dei binari, potenziata la tratta Battipaglia/Potenza, realizzata la nuova viabilità, la nuova consentirebbe di fruire del treno per raggiungere, le stazioni di Battipaglia e Salerno e fruire dell' Alta velocità;
- e) Realizzazione della rotatoria all' intersezione della Strada Provinciale 38 con la Strada Statale 19 e la nuova viabilità di collegamento con la stazione, come spostata secondo il punto precedente;
- f) Acquisizione al patrimonio comunale e riqualificazione dell'Ex area RDB. Si tratta di un'area strategica per rigenerare tutta l' area delle cosiddette Zone Basse(che sono interessate dall' attraversamento del tracciato dell' Alta Velocità), a ridosso della stazione ferroviaria, dell' area PIP, dell'autostrada; Tale area, acquisita e riqualificata, potrebbe, proprio per la sua posizione, assumere anche il ruolo di scambio ferro-gomma, potendo costituire una cerniera tra il trasporto su ferro e l' autostrada;
- g) Realizzazione della metropolitana leggera che collega Salerno con l'aeroporto e con Campagna (porta delle aree interne degli Alburni e non solo);
- h) Creazione di una struttura che dialoghi con i cittadini interessati dall' intervento, al fine di cercare di concordare con ognuno di essi tutte le procedure più opportune e che garantisca, sostenendone i costi e i disagi, sedi anche provvisorie, residenziali e/o produttive, in attesa della nuova collocazione residenziale e/o produttiva;
- i) Richiesta collegamento del nuovo tratto NV03 (previsto nel progetto) alla viabilità esistente in località Difesa Maddalena e Riqualificazione delle strade comunali, provinciali e statali interessate (compreso relativi servizi e sottoservizi) dalla realizzazione dell' opera;
- j) Sarebbe auspicabile realizzare un organismo che monitori e controlli costantemente, con la partecipazione di personale del Comune di Campagna, l'andamento lavori.
- k) Le indennità di esproprio, da corrispondere ai cittadini interessati dal tracciato, debbono tenere conto anche del costo di acquisto del suolo dove andare ad edificare le nuove strutture.

Si allegano due planimetrie al fine di definire meglio le proposte suddette.

Si resta a disposizione al fine di illustrare più dettagliatamente le proposte suddette.

Campagna, 20 dicembre 2022



Il sindaco
Dott. arch. Roberto Monaco

LEGENDA:

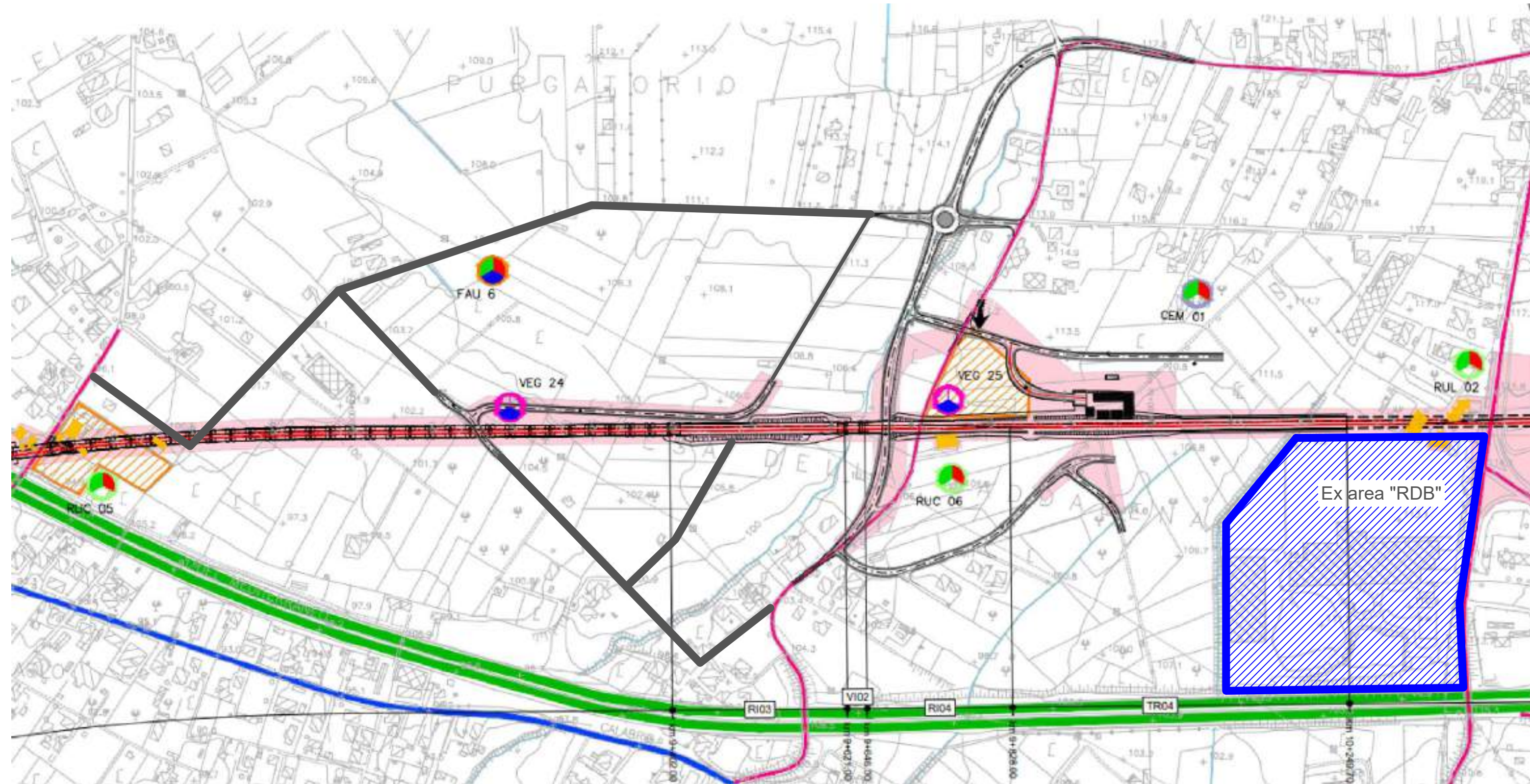
- Rotatoria
- SS 19
- SP 38
- Nuova strada di collegamento alla stazione



LEGENDA:

— Riquilificazione della viabilità post opera

— Ex area "RDB"



Allegato 2 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

2.3 – Comune di Contursi Terme



COMUNE DI
CONTURSI TERME

Prot. n. 11864 del 19.12.2022

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Comitato Speciale
giuseppe.silvestri@mit.gov.it
catia.lombardi@mit.gov.it

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica del “Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza (CUP: J94E21000070009)” – Prescrizioni tassative e opere compensative richieste per mitigare l’impatto sociale, economico e ambientale dell’opera sul territorio di Contursi Terme e sulla popolazione.

Il sottoscritto Arch. Angelo Giuseppe Turco, Responsabile del Servizio Tecnico Manutentivo Edilizia e LLPP del Comune di Contursi Terme, è stato delegato dal Sindaco del Comune di Contursi Terme a rappresentare a codesto Consiglio Superiore, attraverso la presente relazione, Prescrizioni tassative e opere compensative richieste per mitigare l’impatto sociale, economico e ambientale dell’opera sul territorio di Contursi Terme e sulla popolazione.

Rispetto all’argomento, si rappresenta quanto segue.

Le aree ubicate nel Comune di Contursi Terme interessate dagli interventi di realizzazione dell’Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria ed interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza, dal punto di vista urbanistico, ricadono in diverse zone territoriali disciplinate da Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del vigente Piano Regolatore Generale (P.R.G.).

Per completezza, si riportano di seguito le valutazioni delle criticità per le singole zone territoriali interessate dall’intervento:

1. Area ricadente all’interno del Piano di Insediamento Produttivo (PIP) artigianale denominato “PIP Prato”

L’intervento proposto prevede l’attraversamento dell’Area di Insediamento Produttivo a destinazione artigianale (nel redigendo PUC a destinazione artigianale e commerciale) denominata “PIP Prato”, determinando la sottrazione di un’intera parte del PIP (quella a monte dell’attraversamento) destinata all’insediamento di aziende all’interno dei lotti previsti e già tutti urbanizzati. L’adiacente Area Industriale C del Comune di Contursi Terme, di proprietà ASI Salerno, è attualmente satura. Proprio nell’ottica di prevedere un ampliamento delle aree di insediamento possibili, adiacenti all’area industriale, è stata



COMUNE DI CONTURSI TERME

prevista dal Comune di Contursi Terme la realizzazione del PIP Prato. La sottrazione di un'area di interesse strategico così rilevante, determina un'alterazione dei parametri posti alla base della progettazione e della realizzazione del comparto e l'impossibilità a garantire l'insediamento al crescente numero di aziende interessate ai lotti in area PIP Prato, con grave limitazione delle possibilità di sviluppo dell'economia comunale.

2. Area compresa tra il Piano di Insediamento Produttivo (PIP) artigianale denominato "PIP Prato" e l'Area Industriale C di proprietà ASI Salerno.

L'intervento proposto determina la demolizione di edifici privati a carattere residenziale, con l'impossibilità di ricostruirli in sito e l'alterazione delle previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente e presenta interferenze con le aree individuate per la realizzazione di un impianto di produzione e distribuzione di idrogeno verde ad energie rinnovabili, di grandissimo interesse comunale. In aggiunta, determina l'alterazione di un'area già fortemente interessata da fenomeni rilevanti di dissesto idrogeologico.

3. Area ricadente in Area Industriale C di proprietà ASI Salerno.

L'intervento proposto coinvolge una parte di Area Industriale C del Comune di Contursi Terme determinando la compromissione di un intero lotto e l'abbattimento di un capannone industriale dove è attiva e consolidata la produzione di album fotografici ed era in fase di realizzazione una seconda attività di natura metalmeccanica. L'intervento, chiaramente, va ad alterare le previsioni delle norme delle discipline urbanistiche dettagliate negli strumenti urbanistici vigenti e in corso di redazione (P.U.C.).

4. Area compresa tra l'Area Industriale C di proprietà ASI Salerno e il Comune di Sicignano degli Alburni.

L'intervento proposto interessa aree di pregio agricolo interessate da produzioni di eccellenza e investe falde acquifere per la tutela delle quali sono in corso studi e rilievi specifici. In particolare, si evidenzia come i sottopassi di esodo previsti (nello specifico quello in Loc. Piana del Comune di Contursi Terme) attraversino pienamente i terreni di aziende agricole in modo tale da rendere gli stessi non più coltivabili. Si evidenzia, altresì, che le infrastrutture previste per le emergenze (sottopassi di esodo) necessitano, per poter essere raggiungibili da mezzi di soccorso, di un sostanziale adeguamento della viabilità esistente, di tipo rurale. Gli interventi risultano in contrasto con le previsioni dello strumento urbanistico vigente e con le previsioni del redigendo Piano Urbanistico Comunale.

Rispetto ai rilievi formulati e all'opera da realizzarsi così come da progettazione presentata, si riportano le seguenti prescrizioni tassative e le opere di rigenerazione urbana compensative che costituiscono elementi imprescindibili per mitigare l'impatto sociale, economico e ambientale dell'opera sul territorio di Contursi Terme e sulla popolazione:



COMUNE DI CONTURSI TERME

1. assicurare, rispetto all'individuazione della nuova area da parte del Comune di Contursi Terme al foglio n. 21 particelle nn. 20, 21, 19, 17, 18, 15, 511, 439, 508, 518, 510, 502, 503, 519, 493, 492, 494, 504, 318, 505, 222, 319, 259, 66, 223, il pagamento degli oneri di esproprio dell'area stessa e la sua infrastrutturazione onde consentire il recupero dei lotti non più fruibili dell'area PIP Prato (attraversata dal tracciato dell'AV) per futuri insediamenti produttivi di tipo artigianale e/o commerciale e l'insediamento del nuovo capannone dell'azienda produttrice di album fotografici per la quale è previsto l'abbattimento in Area Industriale C;
2. assicurare, rispetto all'individuazione di una nuova area da parte del Comune di Contursi Terme, il pagamento degli oneri di esproprio dell'area stessa e la sua infrastrutturazione onde consentire l'edificazione di alloggi abitativi adeguati ai cittadini per i quali sono previsti gli abbattimenti di abitazioni in Loc. Prato;
3. realizzazione di un raccordo ferroviario (deviatoio) che dalla nuova linea AV AC 1 sub lotto Battipaglia – Romagnano Al Monte, uscita lato sud galleria Sagginara al Km 19.800 si innesti alla stazione ferroviaria esistente di Contursi Terme (sulla linea storica Battipaglia – Potenza - Taranto), per favorire anche l'innesto con l'eventuale tratta da progettare Eboli – Calitri;
4. prevedere l'adeguamento della viabilità comunale in Loc. Piana del Comune di Contursi Terme al fine di consentire il raggiungimento delle aree di uscita dei pedoni dai sottopassi di esodo ai mezzi di emergenza;
5. realizzazione di opere di mitigazione del dissesto idrogeologico presente in Loc. Prato del Comune di Contursi Terme (area al di sotto delle abitazioni per cui è previsto l'abbattimento e oggetto di intervento da parte di RFI);
6. riqualificazione dell'area adiacente al primo sottopasso di esodo e adeguamento della viabilità esistente;
7. assicurare soluzioni che consentano la realizzazione degli standard già previsti dai redigenti piani urbanistici attuativi con particolare riferimento alle aree individuate per la realizzazione dei sottopassi di esodo (aree a verde pubblico attrezzato);
8. ristrutturazione dell'immobile della stazione ferroviaria di Contursi Terme da destinare ad HUB del terzo settore e a bike hotel gestito da realtà del terzo settore operanti sul territorio comunale;



COMUNE DI
CONTURSI TERME

9. potenziamento dell'attuale linea ferroviaria storica Buccino – Contursi Terme – Eboli – Battipaglia con incremento delle corse su ferro e con la previsione, ai fini culturali e turistici, di servizi di trasporto con treni storici in dotazione a f.s..

Si sottolinea che quanto individuato riveste il carattere dell'indispensabilità rispetto agli impatti dell'opera sul territorio del Comune di Contursi Terme, sulla popolazione e a quelli di natura ambientali (molto rilevanti).

Nel ringraziare per l'attenzione, si porgono distinti saluti.

Contursi Terme, li 19/12/2022

IL SINDACO

Prof. Briscione Antonio

Firmato digitalmente da:

BRISCIONE ANTONIO

Firmato il 19/12/2022 13:14

Seriale Certificato: 1894258

Valido dal 07/11/2022 al 07/11/2025

InfoCamere Qualified Electronic Signature CA



IL RESPONSABILE UFFICIO TECNICO

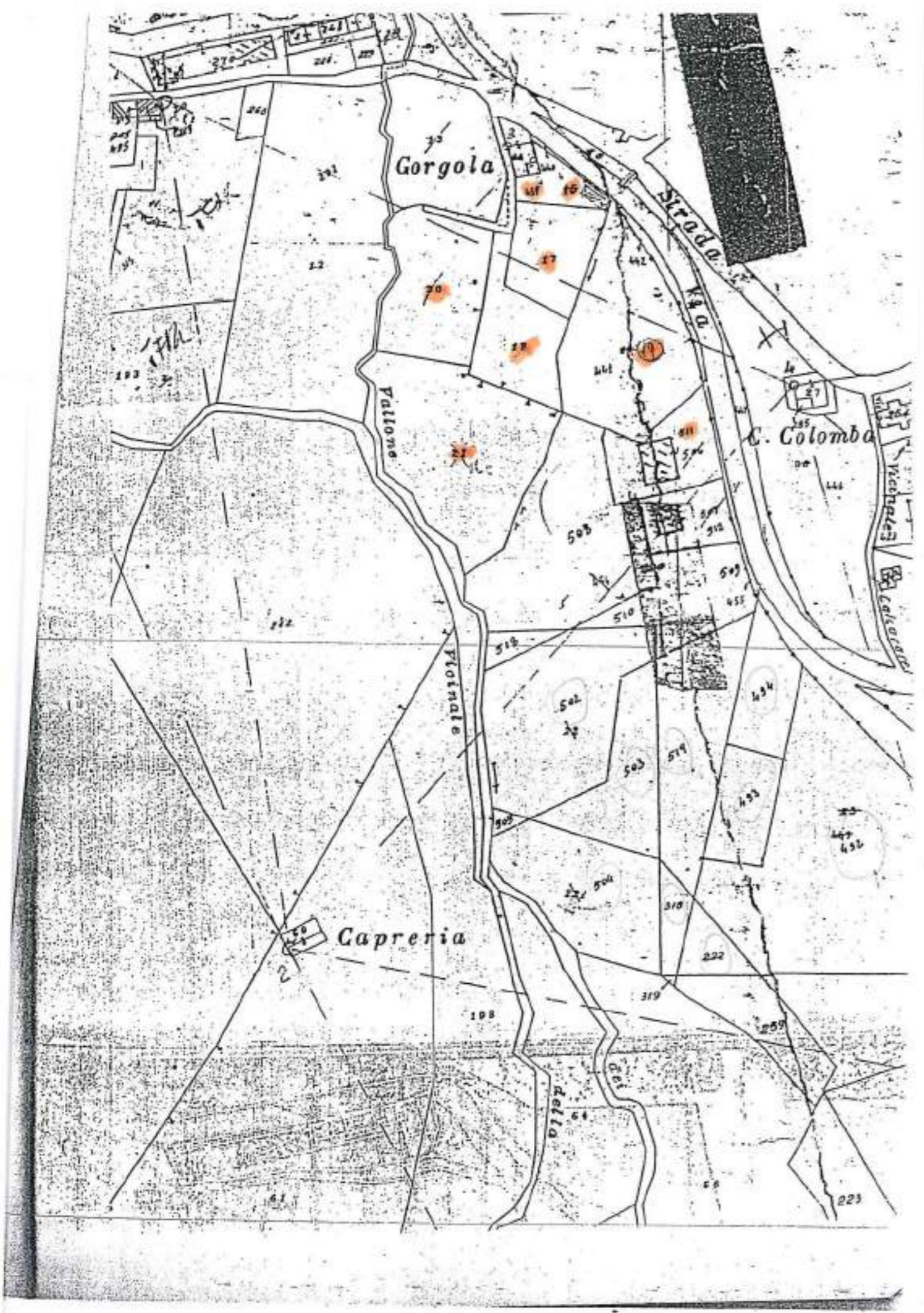
Arch. Angelo Giuseppe Turco

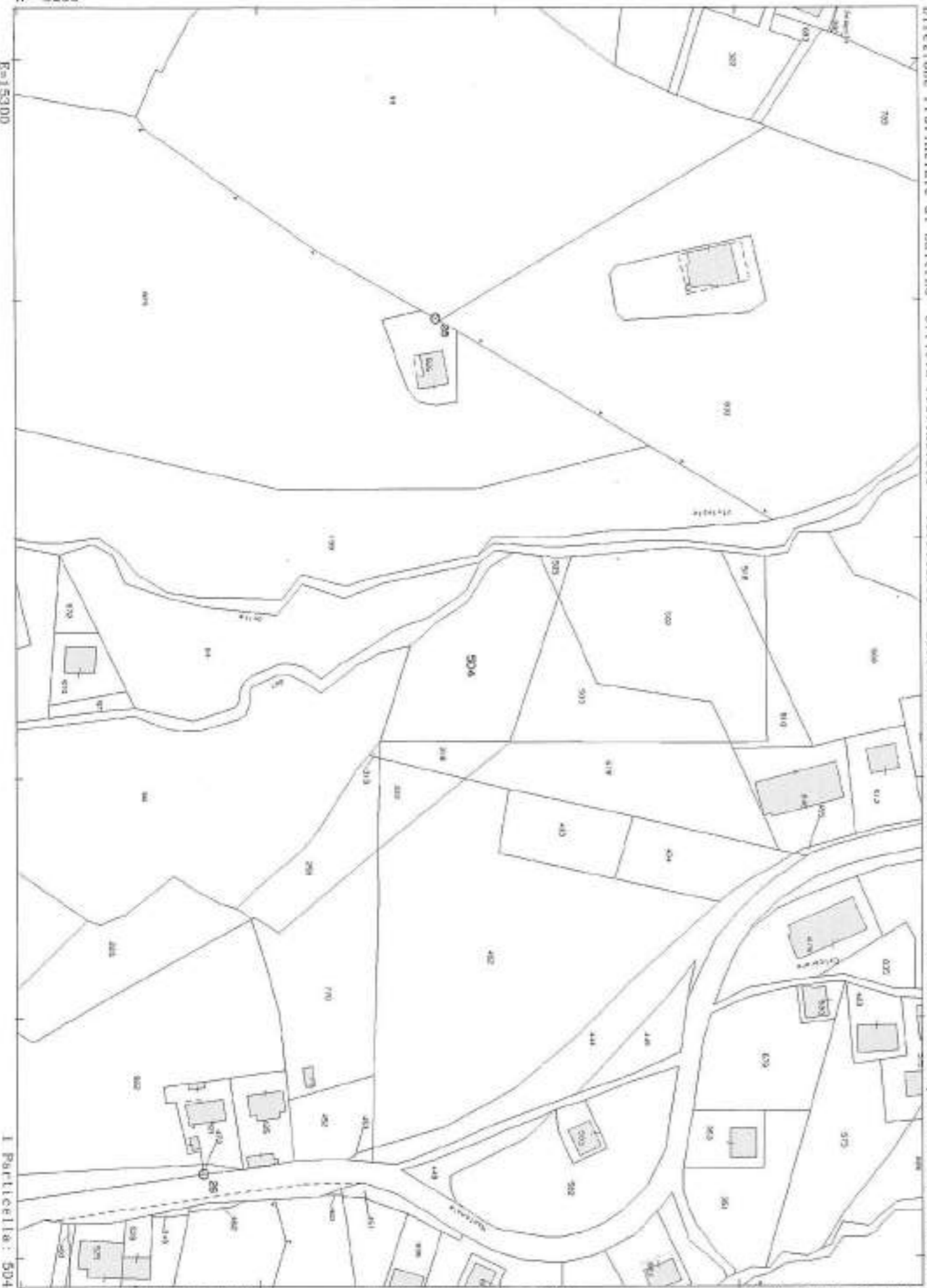


Angelo Giuseppe Turco

19.12.2022 12:00:15

GMT+00:00





Direzione Provinciale di Salerno Ufficio Provinciale - Territorio - Direttore PALMA PATRIZIA

Via tel. esente per IRI istituzionali

I Particella: 504

FOGLIO	PARTICELLA	ESTENSIONE
21	20	2965
21	21	5385
21	19	4927
21	17	1766
21	18	2000
21	15	738
21	511	830
21	439	342
21	508	5381
21	518	315
21	510	462
21	502	0
21	503	1693
21	519	3211
21	493	1392
21	492	11917
21	494	1683
21	504	0
21	318	530
21	505	96
21	222	685
21	319	15
21	259	0
21	66	12029
21	223	0

Allegato 2 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

2.4 – Comune di Sicignano degli Alburni



COMUNE DI SICIGNANO DEGLI ALBURNI
(PROVINCIA DI SALERNO)



Piazza Biagio Germano, 1
Cod. Fisc. 00566190658 Tel. 0828/973002 Fax 0828/973002
Sito web : www.comune.sicignanodeglialburni.sa.it e-mail : protocollo@comune.sicignanodeglialburni.sa.it
p.e.c. ; protocollo.sicignanodeglialburni@asmepsc.it

prot. N. 0012734 del 19.12.2022

Trasmissione a mezzo mail

massimo.dalessandro@mit.gov.it

Oggetto: Determinazione motivata ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 relativa al Progetto di fattibilità tecnica ed economica del "Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza (CUP: J94E21000070009)" **Convocazione adunanza per il giorno 19.12.2022, ore 10:30**

Nota di sintesi delle richieste formulate dall'Amministrazione Comunale di Sicignano degli Alburni

Facendo seguito a quanto stabilito nella riunione odierna ed a conferma di quanto indicato nella ns nota, trasmessa a mezzo mail, prot. 0012664 del 18.12.2022, che si conferma nelle considerazioni generali, nell'ottica di una leale collaborazione per giungere ad una condivisione dell'intervento in oggetto, si trasmette una sintesi di quanto considerato dall'amministrazione comunale di Sicignano degli Alburni.

Le richieste del comune di Sicignano attengono a:

1. Infrastrutturazione di parte dell'area produttiva tagliata dalla rete ferroviaria, in particolare realizzazione del collegamento della rete fognaria dell'area PIP esistente e di piano alla rete di smaltimento dei reflui industriali che dall'area di Buccino raggiunge il depuratore di Battipaglia, di proprietà dell'ASI, a mezzo realizzazione condotta di scarico, pompe di sollevamento e condotta premente, intercettando in questo modo la rete dell'ASI che corre quasi parallela al tracciato della costruenda rete ferroviaria A/V. Il costo di tale intervento, previa redazione di adeguato progetto esecutivo, dovrebbe attestarsi intorno ai 500.000,00 euro circa.

2. Ottimizzazione del collegamento tra lo svincolo autostradale della A2 e la stazione ferroviaria di Sicignano degli Alburni, con la realizzazione di un tracciato, per una lunghezza di circa 900 metri, che consenta l'utilizzo in sicurezza da parte del bacino d'utenza dello scalo ferroviario di circa 20.000 abitanti, abbandonando il tratto di strada provinciale esistente, tortuoso ed in continuo dissesto, per consentire un uso corretto della stazione ferroviaria, visto che anche il servizio sostitutivo ferroviario da tempo non raggiunge lo scalo medesimo, nonostante che lo stesso sia da un paio di anni in corso di riqualificazione. Per completezza e coerenza, per consentire agli abitanti di Sicignano e frazioni di raggiungere la propria stazione ferroviaria, risulta necessario intervenire su tutta la tratta della SP 36/A che dalla stazione giunge alla Statale n. 19 alla frazione Zuppino, per una lunghezza di circa 4 chilometri realizzando mere opere manutentive volte alla mitigazione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza, il cui costo complessivo stimato, per l'intero tratto (nuovo intervento e opere manutentive dell'esistente), dovrebbe raggiungere circa 3 milioni e mezzo di euro.

Si conferma pertanto quanto espresso nella citata nota del 18.12.2022, già trasmessa al Comitato Speciale, con tutte le incertezze manifestate sulle procedure seguite e da intraprendere, soprattutto in fase di esecuzione, che pone in capo all'appaltatore incombenze difficilmente controllabili da parte di questa pubblica amministrazione, confidando in un accoglimento delle istanze di questo territorio già martoriato dall'esecuzione dell'adeguamento della rete autostradale Salerno – Reggio Calabria.



Per l'Amministrazione Comunale

Il sindaco dott. Giacomo ORCO

Allegato 2 – Determinazione motivata N. 7/2022
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
E INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE BATTIPAGLIA – POTENZA
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

2.5 – Comune di Buccino



Comune di Buccino
Provincia di Salerno
Piazza Municipio, 1 – 84021 Buccino (SA)

Spett.le Comitato Speciale
Consiglio Superiore dei Lavori pubblici

massimo.dalessandro@mit.gov.it

**Oggetto: Note scritte per la determinazione motivata ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 relativa al Progetto di fattibilità tecnica ed economica del “Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110006) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza (CUP: J94E21000070009)”
Riunione del giorno 19 dicembre 2022 alle ore 10:30**

Il sottoscritto Volpe Antonio, quale consigliere del Comune di Buccino con delega del sindaco, come già espresso verbalmente nel corso della riunione, conferma il parere positivo per la realizzazione dell'opera in quanto di vitale importanza per lo sviluppo del mezzogiorno d'Italia a condizione che il progetto di fattibilità tecnica garantisca la salvaguardia di tutte le risorse idriche sia pubbliche che private presenti nel territorio del Comune di Buccino, garantisca l'integrità della viabilità sia pubblica che privata, dei corsi d'acqua presenti ed il rispetto della pubblica e privata proprietà.

Inoltre sarà cura del Comune mettere in atto una progettazione da inserire in un quadro esigenziale all'interno dell'opera per progetti di rigenerazione urbana.

Alla presente si allega la delega già inviata.

Tanto si doveva, distinti saluti

Buccino, li 19/12/2022

Su delega del sindaco
Antonio Volpe



IL SINDACO

Al Consigliere Comunale

Dott. Antonio Volpe

mail: arvolpe@libero.it

Oggetto: atto di delega seduta del 19/12/2022 Comitato Speciale realizzazione
linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria

IL SINDACO

delega il Consigliere Comunale del Comune di Buccino Antonio Volpe, nato a Eboli (SA)
il 29/10/1967, a partecipare e votare alla seduta in oggetto.

Il tutto, conferendogli i poteri necessari per agire discrezionalmente.

Dalla residenza comunale, il 16 dicembre 2022



Per attestazione
Sig. Volpe Antonio

COMUNE DI BUCCINO
PROVINCIA DI SALERNO
PIAZZA MUNICIPIO, 1
C.F.: 82003670658

2.6 – Ente Riserve Naturali - Foce Sele - Tanagro - Monti Eremita - Marzano

Contursi Terme, 20.12.2022

PROT. PEC

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Comitato Speciale
giuseppe.silvestri@mit.gov.it
catia.lombardi@mit.gov.it
massimo.dalessandro@mit.gov.it

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica del “Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza (CUP: J94E21000070009)” – Opere compensative e dotazioni quali misure di ristoro ambientale.

La sottoscritta Ing. Lucia Rossi, Responsabile dei procedimenti tecnici dell’Ente “Riserve Naturali Foce Sele Tanagro e Monti Eremita Marzano” è delegata a rappresentare a codesto Consiglio Superiore, attraverso la presente relazione, le opere compensative e le dotazioni ritenute indispensabili quali misure di ristoro ambientale rispetto all’impatto dell’opera sull’area protetta. In particolare, il tratto di linea alta velocità, all’altezza dell’area industriale del Comune di Contursi Terme, attraversa il fiume Sele prevedendo la realizzazione di opere impattanti in area protetta. Rispetto all’impatto delle opere e alle problematiche riscontrabili in un’area dall’altissimo valore naturalistico (l’area, oltre che nella perimetrazione dell’Ente Riserve, rientra nella ZSC IT8050049 Fiumi Sele e Tanagro), si è già proceduto a relazionare nell’ambito della Conferenza di Servizi e della procedura di VIA.

Non intendendo sollevare nuovamente problematiche di natura ambientale all’interno di tale relazione, ci si limita ad evidenziare, come già espresso, l’insieme delle opere compensative e delle dotazioni ritenute indispensabili quali misure di ristoro ambientale:

1. realizzazione di opere di mitigazione del dissesto idrogeologico presente in Loc. Prato del Comune di Contursi Terme;
2. realizzazione di area attrezzata e riqualificazione area fluviale adiacente area industriale di Contursi Terme;
3. riforestazione area di connessione tra l’area termale di Contursi Terme e il centro abitato (zona Chiai);

4. Dotazione di un insieme di mezzi elettrici (pulmini, e-bike) presso la stazione ferroviaria di Contursi Terme per sostegno allo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile.

Nel ringraziare per l'attenzione, si porgono distinti saluti.

Ing. Lucia Rossi
Responsabile Procedimenti tecnici Ente Riserve

Firmato digitalmente da: LUCIA ROSSI
Data: 20/12/2022 09:12:21

