

Amministratrice Delegata e Direttrice Generale
La Commissaria Straordinaria

ORDINANZA N. 8

**“Lotto 1a: Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-
Reggio Calabria (CUP J71J20000110008)
e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza
(CUP J94E21000070009)”**

Presa d’atto della determinazione motivata del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e delle prescrizioni alla cui ottemperanza è subordinata l’approvazione del progetto

Allegato 1: Prescrizioni e Raccomandazioni per il Progetto Definitivo “Lotto 1a: Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza”.

Allegato 2: Paragrafo n. 2 “*La Determinazione motivata del Comitato Speciale*” della Determinazione Motivata n. 7/2022 del Comitato Speciale del CSLP

La Commissaria

VISTO il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, nella legge 14 giugno 2019, n. 55 s.m.i. (il “DL 32/2019”) e, in particolare, l’art. 4 comma 1 che prevede l’individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;

VISTO il D.P.C.M. del 16 aprile 2021, con il quale la Dott.ssa Vera Fiorani,



Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di RFI S.p.A., è stata nominata Commissaria straordinaria per gli interventi infrastrutturali relativi al *“Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno-Reggio Calabria”* e al *“Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia”*;

VISTO il DL 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e s.m.i. (il “DL 77/2021”) – recante *“Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”* – che ha disciplinato nell’art. 44 semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, applicabili esclusivamente agli interventi indicati nell’Allegato IV del medesimo DL, tra i quali è incluso l’intervento *“Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Salerno-Reggio Calabria”*;

VISTO, in particolare, l’art. 44, comma 6, terzo periodo del DL 77/2021, che prevede che *“Nei casi previsti dal comma 5 [n.d.r. In caso di approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sulla base delle posizioni prevalenti ovvero qualora siano stati espressi dissensi qualificati] ... 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.”*;

VISTA l’Ordinanza n. 1 del 30 luglio 2021, con la quale la Commissaria ha adottato le disposizioni organizzative aventi a riferimento, gli interventi infrastrutturali relativi al *“Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria”* e al *“Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Taranto – Metaponto – Potenza – Battipaglia”*, da attuarsi secondo l’iter procedurale di cui alle Linee guida con la CO n. 600/AD di RFI del 14 ottobre 2021;

VISTA l’Ordinanza n. 5 del 30 novembre 2021, con la quale la Commissaria ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per l’intervento *“Potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria”*;

VISTA l’Ordinanza n. 7 del 29 settembre 2022, con la quale la Commissaria ha avviato l’iter per l’ottenimento dell’autorizzazione paesaggistica ai sensi del combinato disposto



dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e dell'art. 4, comma 2, del D.L. 32/2019;

VISTA la nota con la quale in data odierna il Presidente della Conferenza di Servizi di RFI S.p.A. ha trasmesso, unitamente alla bozza di Ordinanza, l'Allegato 1 "Prescrizioni e Raccomandazioni", redatto dal Referente di Progetto che forma parte integrante della presente Ordinanza ed alla cui ottemperanza è subordinata l'approvazione del progetto in oggetto.

Premesso che

- con nota prot. RFI-DIN-DIS\CAL\A0011\P\2021\220 del 27 dicembre 2021, il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) in epigrafe indicato è stato approvato in linea tecnica dal Referente di Progetto di RFI;
- con nota prot. RFI-DIN-DIS\A0011\P\2022\5 del 5 gennaio 2022, RFI ha trasmesso il PFTE al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) per l'espressione del parere da parte del Comitato Speciale del CSLLPP, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli artt. 44, comma 1 e 48, comma 7, del DL 77/2021, nonché alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) per l'indizione del Dibattito Pubblico (DP);
- con nota prot. M_INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0002315 del 28 febbraio 2022, il Comitato Speciale del CSLLPP ha trasmesso a RFI il parere n. 1/2021 reso nella Adunanza del 24 febbraio 2022;
- con nota prot. 98 del 12 gennaio 2022, la CNDP ha comunicato che il procedimento di DP è stato correttamente instaurato; il dibattito, iniziato il 1° marzo 2022, si è concluso il 12 aprile 2022 e il 30 aprile 2022 il Coordinatore per il DP ha consegnato alla CNDP e a RFI, ai fini dell'acquisizione agli atti della Conferenza di Servizi, la relazione conclusiva del DP, con contestuale pubblicazione della stessa nel sito della CNDP;
- con nota prot. RFI-DIN-DIS\13\P\2022\51 del 10 febbraio 2022 - successivamente integrata con nota prot. RFI-DIN-DIS\A0011\P\2022\79 del 17 febbraio 2022, e con nota prot. RFI-DIN-DIS\A0011\P\2022\96 del 25 febbraio 2022 - RFI ha convocato la Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14-bis della L. 241/1990, in conformità a quanto stabilito dall'art. 44, comma 4, del DL 77/2021



per l'approvazione del PFTE indicato in epigrafe;

- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\505 del 5/12/2022, RFI S.p.A. ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 44, comma 4, del DL 77/2021 e dell'art. 14-*bis*, comma 5, della L 241/1990, ha adottato la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi che approva, sulla base delle posizioni prevalenti, il Progetto in epigrafe *“Lotto 1a: Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza”*;
- la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi è stata pubblicata sul sito internet *“Osserva Cantieri”* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su quello di FS Italiane dedicati all'opera;
- con nota prot. RFI-AD.CS.SA.RC\PEC\P\2022\23 del 6/12/2022, la Commissaria Straordinaria ha trasmesso la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi, la relativa Relazione accompagnatoria e la *“Dichiarazione motivata del Responsabile del Procedimento delle condizioni di cui al paragrafo 3 del Parere n. 1/2022 del Comitato Speciale”* al Comitato Speciale del CSLLPP ai fini dell'adozione della determinazione motivata di competenza in conformità a quanto stabilito nei commi 5 e 6, dell'art. 44 del DL 77/2021;

PRENDE ATTO

- (i) dell'intervenuta adozione della Determinazione Motivata n. 7/2022 del Comitato Speciale del CSLLPP, assunta nell'Adunanza del 20/12/2022 della quale, in quanto integrativa e sostitutiva rispetto alla determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi ai sensi e per gli effetti dell'art. 44, comma 6, terzo periodo del DL 77/2021, viene pubblicato il paragrafo n. 2 *“La Determinazione motivata del Comitato Speciale”*, riportato nell'Allegato 2 alla presente;
- (ii) delle prescrizioni alla cui ottemperanza è subordinata l'approvazione del progetto delle opere, riportate nell'Allegato 1 *“Prescrizioni e raccomandazioni”*, che forma parte integrante della presente Ordinanza.



DISPONE

- che il Referente di Progetto di RFI curi gli adempimenti previsti dall'art. 50 del DPR 753 del 1980 e s.m.i. e trasmetta la presente Ordinanza alle Amministrazioni e agli Enti interessati dal procedimento per l'approvazione del progetto in argomento;
- che RFI, in qualità di Stazione Appaltante, dia immediato inizio alle attività negoziali per la scelta del contraente, in conformità a quanto previsto dall'art. 44, comma 8 del DL 77/2021.

* * *

La presente Ordinanza è pubblicata nelle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "*Osserva Canter?*" e di FS Italiane dedicate all'opera commissariata, unitamente ai richiamati Allegati 1 e 2.

La Commissaria straordinaria
Vera Fiorani



Vera Fiorani
RFI
22.12.2022
18:24:07
GMT+01:00

Determinazione Motivata CS CSLPP 07/2022

n.	Località	prescrizione/osservazione	MODALITA' DI RECEPIMENTO / CHIARIMENTI	riferimento	NOTE
<p>a) Ulteriori considerazioni sul parere 1/2022 esecutive al Comitato speciale</p>		<p>Nel Parere 1/2022 (cf. par. 3.4 del medesimo Parere), il Comitato speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative all'installazione della linea ferroviaria, in che modo sono state adottate le misure di protezione acustica e vibrazionale e le relative azioni di mitigazione. In merito, il Responsabile del Procedimento dell'intervento ha dichiarato che "tali attività consistono e sono state realizzate secondo quanto previsto dal progetto di attuazione delle opere ferroviarie e non sono state oggetto di alcun provvedimento amministrativo".</p> <p>In proposito, la Commissione straordinaria nella nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di Termini e del verbale n. 07/15/2022 (datato 15/02/2022) ha chiesto al Proponente di fornire, entro il termine di 30 giorni, un'analisi di impatto acustico e vibrazionale e un piano di monitoraggio delle vibrazioni. In merito, il Proponente ha dichiarato che "tali attività consistono e sono state realizzate secondo quanto previsto dal progetto di attuazione delle opere ferroviarie e non sono state oggetto di alcun provvedimento amministrativo".</p> <p>In merito, il Responsabile del Procedimento dell'intervento ha dichiarato che "tali attività consistono e sono state realizzate secondo quanto previsto dal progetto di attuazione delle opere ferroviarie e non sono state oggetto di alcun provvedimento amministrativo".</p> <p>Il Comitato speciale, nel parere 01/2022, ha chiesto al Proponente di fornire, entro il termine di 30 giorni, un'analisi di impatto acustico e vibrazionale e un piano di monitoraggio delle vibrazioni. In merito, il Proponente ha dichiarato che "tali attività consistono e sono state realizzate secondo quanto previsto dal progetto di attuazione delle opere ferroviarie e non sono state oggetto di alcun provvedimento amministrativo".</p>	<p>Si rinvia alle prescrizioni riportate all'allegato 1 della determinazione motivata dal Comitato Speciale CSLPP (del 2 al Ordinanza n. 8).</p>	<p>Si rimanda al sinottico di esame dei pareri espressi da Enti/Ammministrazioni in Conferenza di Servizi.</p>	<p>Si rimanda al sinottico di esame dei pareri espressi da Enti/Ammministrazioni in Conferenza di Servizi.</p>
<p>b) Prescrizioni e raccomandazioni della Conferenza di servizi</p>		<p>Per quasi 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. 105/2021.</p>		<p>Sinottico CIS e MTE-MIC</p>	
<p>c) Considerazioni emesse a seguito delle interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Comune di Eboli</p>	<p>Avvisi a rischio di incidente rilevante (Stabilimento ELLEPFIOS SUD a r)</p> <p>Saranno affidati, a cura della Stazione appaltante, le necessarie indagini di rischio e i necessari incidenti di competenza, alla luce della normativa vigente, tenuto conto delle considerazioni emesse dalla Conferenza di servizi, e successivamente saranno adottate le necessarie misure di prevenzione e protezione per ridurre il rischio di incidente rilevante (in particolare, si raccomanda di adottare le misure di prevenzione e protezione previste dal DPR 147/2011 (nella parte di stabilità ambientale)).</p>	<p>Nella successiva fase di progettazione, verranno approfondite le valutazioni dei rischi e le interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria. Inoltre, per quanto riguarda la ditta "Logistica Pellegrino" si ha evidenza della cessazione dell'attività.</p>	<p>Nella successiva fase di progettazione, verranno approfondite le valutazioni dei rischi e le interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria. Inoltre, per quanto riguarda la ditta "Logistica Pellegrino" si ha evidenza della cessazione dell'attività.</p>	
<p>d) Osservazioni emesse a seguito delle interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Comune di Buccino</p>	<p>Interconnessioni con i Comuni di Trifano e Trivento</p> <p>Saranno affidati, a cura della Stazione appaltante, i necessari approfondimenti riguardanti l'interferenza dell'infrastruttura ferroviaria con i Comuni di Trifano e Trivento.</p>	<p>L'interferenza con il torrente Trifano è stata risolta nel PFTE per gara, dove è prevista una approssimativa del 10% di interferenza con una pila di tipo VPI 101. Inoltre, per quanto riguarda il torrente Trifano, si ha evidenza della cessazione dell'attività.</p>	<p>L'interferenza con il torrente Trifano è stata risolta nel PFTE per gara, dove è prevista una approssimativa del 10% di interferenza con una pila di tipo VPI 101. Inoltre, per quanto riguarda il torrente Trifano, si ha evidenza della cessazione dell'attività.</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>
<p>e) Osservazioni emesse a seguito delle interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Comune di Termoli</p>	<p>Diseño Idrogeologico (località Piro, del Comune di Contursi Termini)</p> <p>Nel sito di riferimento, si è verificata la presenza di un dissesto idrogeologico, adiacente all'area industriale di Contursi in località Piro, riguardando l'area di interconnessione con la coesistenza ferroviaria.</p> <p>Prevedere, con la partecipazione dei soggetti istituzionali competenti e dei Comuni interessati, l'osservatorio di progetto per gli aspetti ambientali (terreni e tecnici) per l'aggiornamento delle conoscenze acquisite in occasione degli sviluppi progettuali e per il monitoraggio delle grandezze di riferimento (idrogeologiche e geotecniche) nel sito di riferimento. Il programma di attività dell'Osservatorio, comprensivo di tutte le attività di monitoraggio, di controllo, di manutenzione, di interventi di ripristino e di adeguamento, dovrà essere approvato dal Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica.</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>
<p>f) Osservazioni emesse a seguito delle interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Comune di Trifano</p>	<p>Nel sito di riferimento, si è verificata la presenza di un dissesto idrogeologico, adiacente all'area industriale di Contursi in località Piro, riguardando l'area di interconnessione con la coesistenza ferroviaria.</p> <p>Prevedere, con la partecipazione dei soggetti istituzionali competenti e dei Comuni interessati, l'osservatorio di progetto per gli aspetti ambientali (terreni e tecnici) per l'aggiornamento delle conoscenze acquisite in occasione degli sviluppi progettuali e per il monitoraggio delle grandezze di riferimento (idrogeologiche e geotecniche) nel sito di riferimento. Il programma di attività dell'Osservatorio, comprensivo di tutte le attività di monitoraggio, di controllo, di manutenzione, di interventi di ripristino e di adeguamento, dovrà essere approvato dal Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica.</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>
<p>g) Osservazioni emesse a seguito delle interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Projet management e sistemi informativi digitali</p>	<p>In considerazione della complessità dell'opera e delle attività di monitoraggio e di gestione del cantiere, si raccomanda di affidare un proprio sistema di project management per assicurare un costante monitoraggio del cantiere e dell'avanzamento del progetto.</p> <p>Per tale motivo si raccomanda nella predisposizione degli atti di gara di far figurare, in grado di innovare, 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.</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>	<p>Nella fase di sviluppo del PE continueranno le necessarie interconnessioni con i Comuni di Battipaglia e Romagnano della nuova linea ferroviaria che non hanno dato assenso e rifiuto al PFTE. Si riportano di seguito le prescrizioni e le raccomandazioni emesse dalla Conferenza di servizi:</p>

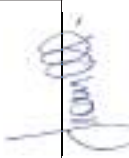
n.	Località	prescrizione/osservazione	MODALITÀ DI RECEPIMENTO / CHIARIMENTI	riferimento	NOTE
2.2.3 Raccomandazio ni finali sostenibilità nel processo realizzativo		<p>Nella Relazione accompagnatoria trasmessa da REI, unitamente alla Determinazione e Convalida della Conferenza di Servizi, si segnalano i contenuti del contratto di appalto e del contratto di subappalto. Il contratto di appalto, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale 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.</p> <p>Il contratto di subappalto, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale 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.</p> <p>Ciò con particolare riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla verifica della presenza degli elementi che caratterizzano il bando di gara in funzione degli obiettivi e delle condizioni previste dal PNRR; • ai contenuti del documento denominato "Istruzioni relative al principio DNSH – Do no significant harm" nell'attuazione degli interventi di realizzazione di competenza del MIBAC (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile). 	<p>Per quanto riguarda l'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 Sostenibile, è nello stesso documento che si evidenzia la mancanza di un 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 Sostenibile, in quanto non è stato individuato un 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 Sostenibile, in quanto non è stato individuato un 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 Sostenibile.</p> <p>Sarà inoltre integrata la Convenzione di Appalto con uno specifico articolo contenente in forma di sottotitolo "Istruzioni relative al principio DNSH – Do no significant harm" e allegato alla Convenzione di Appalto, in cui si specificano le modalità operative per realizzare un cantiere sostenibile e per richiedere allo stesso rispetto del Principio DNSH, in coerenza anche con quanto previsto dalla "Guida alla preparazione e alla partecipazione a gare e allegati alla Convenzione di Appalto" (documento denominato "Istruzioni relative al principio DNSH – Do no significant harm" per esecuzioni sulla commessa gestione ambientale e del cantiere e sul rispetto del principio DNSH, con particolare riferimento ai contenuti della Circolare 33 del 13/09/2022 "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio DNSH" e ai vincoli e alle condizioni espresse nel documento di valutazione ambientale) e con quanto previsto dalla Circolare citata e con quanto esplicitato nell'Allegato 2A "Istruzioni relative al rispetto del principio DNSH nell'attuazione degli interventi di competenza del MIBAC" finanziati dal PNRR del Sistema Gestione e Controllo (S.G.C.) per l'attuazione degli interventi del PNRR di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in quanto non è stato individuato un 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 Sostenibile.</p>		
		<p>Si rammenta, infine, che le prescrizioni di natura contrattuale (cioè che devono essere adempite in sede di progetto esecutivo o in fase di esecuzione) devono trovare puntuale riferimento all'interno di specifiche di contratto appaltatamente inserite nel Capitolato Speciale d'Appalto del progetto definitivo posto a base della procedura di affidamento.</p>	<p>Il documento di riferimento è in base di gara. In una apposita sezione dedicata, dopo evidenza delle prescrizioni di natura contrattuale alle quali l'appalto deve fare fronte.</p>		

Quaranta

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
1	Ministero della Difesa M.O.T.R.A.	<p>Prot. M. D A0AD369 REG2022 0052914 del 22.03.2022</p> <p>Prot. M. D A0AD369 REG2022 0076556 del 03.05.2022</p>	<p>NULLA OSTA CON PRESCRIZIONI</p>	<p>vienga effettuata una preventiva opera di bonifica da origini esplosivi residui bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio E.C.M. del 1° Reparto Infrastrutture in Napoli) previa istanza della ditta proponente (concordata dai relativi allegati e redatta secondo il modello GEN-BST-5/01 reperibile uniformemente all'elenco delle ditte specializzate BCM abilitate dal Ministero della Difesa al link: http://www.difesa.it/OSCD-DNS/SARID/GEN/ND/DFE/Pagine/obblighi.aspx). Una copia del Verbale di Conoscenza, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente;</p> <p>siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 1487/394/4422 del 9 agosto 2010, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnalatica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati), di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV;</p> <p>Per quanto riguarda l'installazione di opere di tipo verticale con altezza superiore a 15 metri, si osserva quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, in materia di installazione di opere di tipo verticale con altezza superiore a 15 metri, in materia autonoma ovvero caricate sui c.d. "complessi piano". A titolo esemplificativo, tale requisito implica che, in caso di sovrappassi, sia garantito il passaggio di un complesso tramo dal peso totale di 64 tonnellate ovvero in caso di sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri, sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990.</p>	<p>Nell'ambito dell'approfondimento progettuale è stato predisposto il progetto della BOE come previsto dalle normative citate.</p> <p>Accolta</p>	-	-	PFFE per affidamento
				<p>Dalle indicazioni ricavabili dai planimetrie, si riscontra che la presenza dei sostegni sui viadotti costituisca ostacoli verticali con sommità superiore a 15 m dal piano campagna ma non oltre i 60 m. Secondo la circolare dello Stato Maggiore della Difesa, ciò implica che il proprietario dell'opera comunichi al Centro di Informazioni Geografiche Aeronautiche (CIGA), a mezzo raccomandata, non oltre 30 giorni prima l'inizio dei lavori, i dati tecnici necessari alla rappresentazione degli ostacoli nelle carte aeronautiche. Tale prescrizione sarà inserita nella relazione generale TE al fine di essere recepita nel progetto esecutivo. Analoga procedura sarà espletata per i tralicci dell'elettrodotto 150 KV di alimentazione della SSE di Buccino.</p>	<p>Accolta</p>	-	-	PFFE per affidamento
				<p>Ove possibile sono stati predisposti sottopassi con altezza libera interna libera maggiore o uguale a 5,0m. In alcuni casi è stato necessario ridurre tale altezza, ma il franco libero minimo è comunque almeno pari a 4,0m</p>	<p>Parzialmente accolta</p>	-	-	PFFE per affidamento
				<p>sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.</p>	<p>Accolta</p>	-	-	PFFE
				<p>Tenuto conto, infine, che il presente parere è vincolante, ove nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni di questa Amministrazione Difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuali allo scrivente e al Comando Militare Territoriale competente, per tutte le incompienze di legge.</p>	<p>Accolta</p>	-	-	In fase realizzativa
				<p>Il presente parere ha una validità di cinque anni dalla data di emissione, entro i quali devono essere avviati i lavori. Superato il predetto termine, il proponente dovrà interessare questa Amministrazione Difesa per l'eventuale emissione di una proroga di validità.</p>	<p>Accolta</p>	-	-	Nei successivi livelli progettuali

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
2	Ministero della Difesa Comando Militare Forze Operative "Campania" ex Comando Forze Operative SUD	del 22.03.2022 prot. M. D A04D369 REG2022 0052914	CONFLUITO NEL PARERE M.O.T.R.A.					
3	Regione Campania	N. 508 del 05.10.2022 Deliberazione Giunta Regionale	FAVOREVOLI	La Regione Campania delibera di prendere atto della Relazione del Coordinatore del Dibattito Pubblico del 30.04.2022, pubblicata sul sito della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e della conseguente comunicazione di Rete Ferroviaria Italiana prot. RFI-AD-CS-SARCA/00111P/2022.000018 del 08-08-2022; 2. di esprimere parere favorevole all'Innesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera "Lotto 1a Battipaglia - Romagnano della Linea AV Salerno - Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia - Potenza", ai sensi del c. 4 dell'art. 44 del Decreto Legge n. 77/2021 convertito, con modificazioni, nella Legge 108/2021, con la raccomandazione che si tenga conto delle osservazioni proposte dai Comuni interessati nel prosieguo delle attività di realizzazione dell'intervento.	ACCOLTA			
4	Regione Campania Direzione Generale Governo del Territorio Urbanistica		Si intende confluire nella Delibera di Giunta Regionale N. 508 del 05.10.2022	minimizzare le ricadute dell'intervento sulle attività produttive, tenuto conto che il tracciato interessa o lambisce l'agglomerato industriale di Battipaglia, nonché i nuclei industriali di Contursi, Palomonte e Buccino, ricercando soluzioni tecniche che evitino la necessità di delocalizzare aziende attive o che, in qualsiasi modo, determinino effetti negativi sulla produzione delle medesime aziende;				PTTE
5	Consorzio ASI Salerno	del 21.06.2022 prot. N. 2991 del 21.06.2022	FAVOREVOLI CON RACCOMANDAZIONI	Le suddette problematiche necessitano di essere risolte in modo da non compromettere la continuità dell'attività produttiva ed il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti Inoltre, dovessero risultare necessarie le attività di demolizione di edifici esistenti, dovranno essere attivate forme di conciliazione tra l'Autorità espropriante, la ditta espropriata e questo Consorzio al fine di perseguire la delocalizzazione di tutta o parte dell'attività produttiva, possibilmente nell'ambito dell'area industriale nella quale risulta già insediata l'azienda, garantendo la continuità dell'attività produttiva ed il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti nella progettazione definitiva ed esecutiva dovranno essere definite soluzioni di dettaglio volte a valorizzare il ruolo dell'agglomerato industriale quale piattaforma logistica di rilievo territoriale per la movimentazione di merci e, pertanto, il collegamento diretto e l'integrazione dell'agglomerato industriale con la realizzazione di nuova infrastruttura ferroviaria ammettere una generale possibilità di deroga, ex art.60 D.P.R. 753/1980, per quegli interventi che, garantendo il preminente interesse pubblico alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e, ancor prima, alla salvaguardia della pubblica incolumità (da valutare di volta in volta in relazione a ciascuna proposta progettuale), sono essenzialmente finalizzati alla utilizzazione delle fasce di rispetto ferroviario per verde attrezzato, localizzazione di parcheggi pubblici e privati, usi per deposito merci e/o logistica (con esclusione di volumi edifi)	La scelta del tracciato di progetto nasce da una attenta analisi delle possibili alternative. A meno di limitati casi per cui, a causa di interferenze fisiche con le opere in progetto, è previsto la demolizione di strutture esistenti, si è cercato di minimizzare l'impatto sulle attività presenti sul territorio garantendo l'operatività durante i lavori e a seguito della loro conclusione. Si prende atto dell'osservazione ferma restando che, per quanto riguarda la procedura espropriativa, gli interlocutori principali saranno i proprietari degli immobili e delle aree interessate. Potranno essere avviate eventuali interlocuzioni al fine di ricomprendere l'intervento in oggetto in un contesto più ampio da parte degli Enti competenti alla programmazione del territorio. In funzione delle specifiche esigenze che verranno manifestate dai soggetti proponenti potranno essere presi in esame eventuali specifiche richieste del gestore dell'infrastruttura. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate e approfondite eventuali soluzioni che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori, minimizzando l'impatto sull'operatività.	Accolta		In fase realizzativa

Finelli

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
			trasmettere in formato digitale georeferenziato (shape file) gli elaborati planimetrici di progetto, al fine di consentire l'esatta individuazione delle fasce di rispetto da riportare negli elaborati del redigendo nuovo piano di assetto industriale dell'agglomerato di Battipaglia.	PARERENTI	Nel proseguo dello sviluppo dell'intervento saranno attivate specifiche interconnessioni necessarie a definire i contenuti richieste dall'Ente per il redigendo piano industriale.	Parzialmente accolta		Nei successivi livelli progettuali
6	Comune di Battipaglia		PARERENON PARVENUTO	In prima istanza è pervenuta la nota del 16.06.2022 firmata dal Responsabile dell'area PO Ambiente - Transizione Ecologica e Digitale del Comune di Eboli. Con Nota RFI del 16.06.2022 (religata alla Relazione accompagnatoria della Determinazione conclusiva), questa Società ha predisposto che il Comune di Eboli si occupi di tutti gli adempimenti in C/S (preparazione della Relazione Ambientale e della Nota di Sintesi) in data 05-07-2022 e pervenuta la Delibera di Consiglio Comunale, che richiama in nota del 16-9-2022.	Il Comune di Battipaglia non ha espresso il proprio parere. A tal riguardo si rappresenta che con nota prot. n. 846 del 23/02/2022 e prot. n. 2000 del 28/04/2022 il Consorzio ASI Salerno ha comunicato che il tratto ferroviario nel territorio di Battipaglia ricade nel Piano Regolatore Territoriale Consolide (piano di settore sovramunicipale recepito in C/P della Provincia di Salerno), pertanto le competenze urbanistiche in tale area, a termini della L.R. 19/2011, sono in capo a questo Comune. Il parere del Consorzio ASI Salerno si rimanda alla relativa sezione, dove si riporta il parere positivo dell'Ente stesso anziché con prescrizioni.	Non accolta		
			1) Area ricadente nella zona a destinazione residenziale denominata "Cupe". L'intervento proposto, oltre a determinare la demolizione di molti edifici privati a carattere residenziale, con l'impossibilità di riscossarli in sito, andrebbe ad attuare le previsioni del numero di unità abitative da realizzare nel territorio concesso assegnato a P.U.A. n. 2 - Ambito "Cupe" della parte II della N.T.A. e del Piano Regolatore Urbanistico del Comune di Eboli. Tale intervento "Cupe" della parte II della N.T.A. tutti i diritti e gli obblighi che andrebbero assegnati alle singole particelle di terreno con la redazione dello strumento attuativo. Tali diritti, in particolare, sono individuati dal numero di alloggi e di abitanti da insediare, nel rispetto comunque di una massima densità fondiaria residenziale, propria di una zona residenziale periferica. L'intervento in argomento produrrebbe all'interno P.U.A. la sottrazione di un'area edificabile a destinazione residenziale, di estensione tutt'altro che trascurabile, alterando di conseguenza l'applicazione dei predetti parametri di pianificazione urbanistica esecutiva, che rimarrebbero immutati per l'intero P.U.A. ma gravanti su un'area di superficie minore. In pratica, il perimetro di comparto non si modificerebbe per l'effetto dell'opera mentre l'area interessata direttamente dall'edificazione si ridurrebbe drasticamente, comportando una previsione urbanistica per l'area residua versosimilmente in contrasto con le previsioni dello strumento generale, superando il limite imposto della massima densità fondiaria residenziale. Pertanto, gli effetti sarebbero fortemente impattanti e sproporzionati per l'intero contesto e per la città, in quanto: - il perimetro del P.U.A. rimane identico, così come stabilito nella Scheda n. 2 - Ambito "Cupe" della parte II della N.T.A.; - i diritti edificatori complessivi previsti dalla predetta scheda n. 2 dovranno essere realizzati su un'area ridotta per effetto degli espropri; - la localizzazione dell'intervento residenziale su un'area minore porrebbe determinare il superamento del limite di densità fondiaria residenziale; - comunque, una possibile attuazione di quanto sopra esposto determinerebbe la realizzazione di un quartiere residenziale periferico tutt'altro che caratterizzato da un'edilizia rada, con edifici mono o bifamiliari, ma si tratterebbe di edifici alti. Nella quantificazione della spesa di attuazione, interposto tra le città consolidate e quelle in oggetto "Cupe", si manterrebbe invece una tipologia di edilizia rada, creando di fatto le premesse per lo sviluppo e la crescita della città in modo disordinato e tutt'altro che graduato, sulla periferia verso il centro. 2) Area ricadente nella zona a destinazione commerciale denominata "Serracapilli". L'area di interesse è stata oggetto di recente della realizzazione del centro commerciale "Le Bolle". L'intervento dell'Alta velocità andrebbe ad alterare l'assetto urbanistico dell'intero comparto che, oltre alla realizzazione del complesso commerciale, ha comportato la realizzazione delle aree a standard previste per l'IP.U.A. nella Scheda n. 20 - Ambito "Area per attrezzature generali - Serracapilli" della parte II della N.T.A. dello strumento urbanistico comunale. Risulta evidente che la sottrazione di un'area interposta tra l'edificio commerciale e l'asse autostradale, destinata ad attrezzature di servizio, comporterebbe la sottrazione di un'area pubblica di interesse collettivo con conseguente alterazione dei parametri posti alla base della progettazione e realizzazione del comparto urbanistico. 3) Area ricadenti tra la zona industriale e lo svincolo autostradale Le aree di interesse ricadono in 3 comparti edilizi, la cui trasformazione è disciplina dei seguenti ambiti: - Scheda n. 13 - Ambito "nuova area ospedaliera Acquirit" della parte III della N.T.A.; - Scheda n. 16 - Ambito "area San Giovanni" della parte III della N.T.A.; - Scheda n. 19 - Ambito "area per attrezzature generali S. Chierella" della parte III della N.T.A. L'intervento dell'alta velocità andrebbe ad alterare le previsioni delle norme delle singole discipline urbanistiche esecutive dettagliate nelle sopra richiamate schede di dettaglio. Come per l'area "Cupe" di cui alla precedente nota si calpeverno 1) l'intervento di cui trattasi andrebbe ad alterare le premesse preattive dello strumento urbanistico vigente. 5) Area ricadenti nella zona industriale Le aree di interesse ricadono nella zona industriale di Eboli, la cui trasformazione è disciplinata dal PRG vigente e dal Piano degli insediamenti produttivi, correlati entrambi di N.T.A. e relativi elaborati grafici. L'intervento dell'alta velocità interterrebbe sia con le infrastrutture esistenti che con gli stessi lotti destinati agli insediamenti produttivi, nonché andrebbe ad alterare le previsioni delle norme delle singole discipline urbanistiche negli strumenti urbanistici sopra richiamati. 6) Area interessate alla realizzazione del 2° svincolo autostradale e della bretella di collegamento Eboli-Agroppi L'intervento dell'AV, mino, interessa l'area su cui è prevista la realizzazione del 2° svincolo autostradale e della Bretella di collegamento Eboli-Agroppi, la cui trasformazione è disciplinata dal PRG e dal progetto del citato intervento redatto dall'ANAS S.p.A., acquisato agli atti del Comune di Eboli in data 07.02.2022 con prot. n. 107/05.	1) Area ricadente nella zona a destinazione residenziale denominata "Cupe". L'intervento proposto, oltre a determinare la demolizione di molti edifici privati a carattere residenziale, con l'impossibilità di riscossarli in sito, andrebbe ad attuare le previsioni del numero di unità abitative da realizzare nel territorio concesso assegnato a P.U.A. n. 2 - Ambito "Cupe" della parte II della N.T.A. e del Piano Regolatore Urbanistico del Comune di Eboli. Tale intervento "Cupe" della parte II della N.T.A. tutti i diritti e gli obblighi che andrebbero assegnati alle singole particelle di terreno con la redazione dello strumento attuativo. Tali diritti, in particolare, sono individuati dal numero di alloggi e di abitanti da insediare, nel rispetto comunque di una massima densità fondiaria residenziale, propria di una zona residenziale periferica. L'intervento in argomento produrrebbe all'interno P.U.A. la sottrazione di un'area edificabile a destinazione residenziale, di estensione tutt'altro che trascurabile, alterando di conseguenza l'applicazione dei predetti parametri di pianificazione urbanistica esecutiva, che rimarrebbero immutati per l'intero P.U.A. ma gravanti su un'area di superficie minore. In pratica, il perimetro di comparto non si modificerebbe per l'effetto dell'opera mentre l'area interessata direttamente dall'edificazione si ridurrebbe drasticamente, comportando una previsione urbanistica per l'area residua versosimilmente in contrasto con le previsioni dello strumento generale, superando il limite imposto della massima densità fondiaria residenziale. Pertanto, gli effetti sarebbero fortemente impattanti e sproporzionati per l'intero contesto e per la città, in quanto: - il perimetro del P.U.A. rimane identico, così come stabilito nella Scheda n. 2 - Ambito "Cupe" della parte II della N.T.A.; - i diritti edificatori complessivi previsti dalla predetta scheda n. 2 dovranno essere realizzati su un'area ridotta per effetto degli espropri; - la localizzazione dell'intervento residenziale su un'area minore porrebbe determinare il superamento del limite di densità fondiaria residenziale; - comunque, una possibile attuazione di quanto sopra esposto determinerebbe la realizzazione di un quartiere residenziale periferico tutt'altro che caratterizzato da un'edilizia rada, con edifici mono o bifamiliari, ma si tratterebbe di edifici alti. Nella quantificazione della spesa di attuazione, interposto tra le città consolidate e quelle in oggetto "Cupe", si manterrebbe invece una tipologia di edilizia rada, creando di fatto le premesse per lo sviluppo e la crescita della città in modo disordinato e tutt'altro che graduato, sulla periferia verso il centro. 2) Area ricadente nella zona a destinazione commerciale denominata "Serracapilli". L'area di interesse è stata oggetto di recente della realizzazione del centro commerciale "Le Bolle". L'intervento dell'Alta velocità andrebbe ad alterare l'assetto urbanistico dell'intero comparto che, oltre alla realizzazione del complesso commerciale, ha comportato la realizzazione delle aree a standard previste per l'IP.U.A. nella Scheda n. 20 - Ambito "Area per attrezzature generali - Serracapilli" della parte II della N.T.A. dello strumento urbanistico comunale. Risulta evidente che la sottrazione di un'area interposta tra l'edificio commerciale e l'asse autostradale, destinata ad attrezzature di servizio, comporterebbe la sottrazione di un'area pubblica di interesse collettivo con conseguente alterazione dei parametri posti alla base della progettazione e realizzazione del comparto urbanistico. 3) Area ricadenti tra la zona industriale e lo svincolo autostradale Le aree di interesse ricadono in 3 comparti edilizi, la cui trasformazione è disciplina dei seguenti ambiti: - Scheda n. 13 - Ambito "nuova area ospedaliera Acquirit" della parte III della N.T.A.; - Scheda n. 16 - Ambito "area San Giovanni" della parte III della N.T.A.; - Scheda n. 19 - Ambito "area per attrezzature generali S. Chierella" della parte III della N.T.A. L'intervento dell'alta velocità andrebbe ad alterare le previsioni delle norme delle singole discipline urbanistiche esecutive dettagliate nelle sopra richiamate schede di dettaglio. Come per l'area "Cupe" di cui alla precedente nota si calpeverno 1) l'intervento di cui trattasi andrebbe ad alterare le premesse preattive dello strumento urbanistico vigente. 5) Area ricadenti nella zona industriale Le aree di interesse ricadono nella zona industriale di Eboli, la cui trasformazione è disciplinata dal PRG vigente e dal Piano degli insediamenti produttivi, correlati entrambi di N.T.A. e relativi elaborati grafici. L'intervento dell'alta velocità interterrebbe sia con le infrastrutture esistenti che con gli stessi lotti destinati agli insediamenti produttivi, nonché andrebbe ad alterare le previsioni delle norme delle singole discipline urbanistiche negli strumenti urbanistici sopra richiamati. 6) Area interessate alla realizzazione del 2° svincolo autostradale e della bretella di collegamento Eboli-Agroppi L'intervento dell'AV, mino, interessa l'area su cui è prevista la realizzazione del 2° svincolo autostradale e della Bretella di collegamento Eboli-Agroppi, la cui trasformazione è disciplinata dal PRG e dal progetto del citato intervento redatto dall'ANAS S.p.A., acquisato agli atti del Comune di Eboli in data 07.02.2022 con prot. n. 107/05.	Non accolta			
7		Nota prot. N. 27899 del 16.06.2022	1. realizzazione di una galleria artificiale, lungo il tracciato di progetto, di tipo "linea metropolitana", che attraverso l'abitato di Eboli ad una profondità tale da evitare gli abbatimenti previsti di opifici e edifici per civile abitazione, come accade in tutte le città d'Italia servite dall'alta velocità quando ne ricorre la necessità	PARERENTI	Con riferimento alla realizzazione del secondo svincolo autostradale e della bretella di collegamento Eboli-Agroppi, nell'ambito della C/S, l'Anas, con nota del 24/06/2022, ha espresso parere favorevole con prescrizioni. A riguardo sono in corso interconnessioni con l'Ente per meglio compatibilizzare gli interventi. Le osservazioni afferenti i profili ambientali, non sono di competenza della Conferenza di Servizi. Ad ogni buon conto si rammenta che il Documento IT E-MOC n. 165 del 07/08/2022 è stato consegnato il positivo giudizio di compatibilità ambientale dell'opera.	Non accolta	ALLEGATO 1	

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE	
	Comune di Eboli			<p>2. costituzione di un tavolo permanente, composto da rappresentanti del proponente/l'opera e del comune di Eboli, che coordini l'attuazione di un piano per la favorevole 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. A tal proposito il comune di Eboli dispone di suoli edificabili di proprietà pubblica e di tutti industriali in area p.i.p.</p> <p>3. il Comune di Eboli può al cittadino espropriato un'ulteriore area di mercato che legano conto non solo dei valori commerciali del bene, ma anche del valore effettivo del bene.</p> <p>4. prevedere 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.</p> <p>5. garantire una gestione ottimale della fase di cantiere con particolare riferimento ai materiali di scavo, all'utilizzo di acqua, alle polveri, allo stoccaggio dei detriti, ecc.</p>	<p>2. 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</p> <p>4. previsione di un unico hub a servizio di merci e passeggeri nel territorio di Eboli e Battipaglia, 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 esplicita previsione di uno specifico collegamento di treni metropolitani, con il vicino aeroporto 'Costa d'Amalfi', accelerando la realizzazione della metropolitana leggera che collega Salerno con l'aeroporto per il tratto Bellizzi-Battipaglia-Eboli</p> <p>5. realizzazione di nuove attrezzature sportive presso gli impianti esistenti (completamento p.u.a. 'Città di Eboli') con specifico accesso per tutti gli abitanti dei quartieri 'pezza delle monache' e 'seracapilli' riducendo l'impatto ambientale e la disarticolazione dei quartieri medesimi</p>	<p>2. Nel l'ambito dei rapporti istituzionali potranno essere attivati specifiche interlocuzioni al fine di valutare tematiche di interesse congiunto e/o ricercare soluzioni condivise che potranno sorgere sul territorio per effetto delle lavorazioni previste.</p> <p>3. Con particolare riferimento al punto b, si rappresenta che le somme riconosciute, nel caso di espropriazione di una costruzione legittimamente edificata, sono determinate nella misura pari al valore venale (rif. art. 38, comma 1 dell'art. 2709 del D.P.R. 327/2001). Più precisamente, l'indennità di espropriazione è determinata sulla base delle caratteristiche del bene e del momento dell'acquisto di cessione o alla data dell'emanazione del decreto di esproprio (rif. art. 32, comma 1 dell'art. 2709 del D.P.R. 327/2001). In tal caso, per la determinazione dell'indennità riconoscibile, vengono considerate le caratteristiche del bene al momento dell'acquisto e della sua destinazione d'uso, e non quelle del bene al momento di essere concretamente in uso presso l'Agenzia delle Entrate.</p> <p>4. Si evidenzia che, oltre agli indennizzi sopra citati strettamente relativi all'immobile, si potranno anche riconoscere, a titolo di esempio, l'indennizzo di manufatti e soprassuoli e sistemi sulle aree coperte murarie, recinzioni di ogni tipo, opere in ferro, impianti, essenze arboree e arbustive ornamentali, alberi da frutto, e quart'albero), oneri aggiuntivi per situazioni di rilevanza territoriale ed eventuali oneri accessori per facilitare lo spostamento in altra abitazione per es. trasloco, ripristino utenze, ecc.</p>	<p>2. Accolta</p> <p>3. Non accolta</p>	<p>2. ALLEGATO 2</p>	<p>2. Nei successivi livelli progettuali</p>
		<p>Delibera di Consiglio Comunale n° 18 del Registro, Seduta del 05/07/2022</p>	<p>NEGATIVO CON PRESCRIZIONI IN CASO DI PROSEGUMENTO</p>	<p>6. realizzare una viabilità di raccordo dei nuovi tracciati viari previsti dal progetto con la rete viaria esistente in località 'Irrato', 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 RFI</p> <p>7. realizzare una viabilità di raccordo dei nuovi tracciati viari del progetto con la rete viaria esistente in località 'seracapilli' e potenziamento della SP 428 fino all'incrocio con la SP 412</p> <p>8. eliminazione del passaggio a livello presente sulla SP 412 in località acqua dei pioppi/casaara</p> <p>9. allargamento della sezione del sottopasso ferroviario di Via San Giovanni alla linea ferrata Battipaglia-Eboli-Potenza</p> <p>10. 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</p> <p>11. realizzazione, nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria di Eboli di un edificio polifunzionale da destinare a museo e centro studi "Carlo Levi", in collaborazione con Fondazione Ferrovie dello Stato, prevedendo funzioni museali, scientifiche e culturali, di ospitalità, convegnistica etc., oltre a un'area parcheggio, anche interrata, a servizio dell'edificio stesso, eventualmente in ampliamento di parcheggio già esistente</p> <p>12. potenziamento dell'attuale stazione ferroviaria di Eboli con un nodo di scambio ferro-gomma a servizio dei cittadini</p> <p>13. potenziamento dell'attuale linea ferroviaria storica Battipaglia-Eboli-Bucchiro, sia potenziando i servizi già esistenti, sia prevedendo, a fini culturali e turistici, servizi di trasporto con treni storici in dotazione a F.S.</p>	<p>6. La richiesta non ricomprende nel perimetro del progetto, tuttavia nell'ambito dei rapporti istituzionali potranno essere attivati specifiche interlocuzioni al fine di valutare tematiche di interesse congiunto e/o ricercare soluzioni condivise che potranno sorgere sul territorio per effetto delle lavorazioni previste.</p> <p>7. L'attività non è ricompresa nel perimetro di progetto, tuttavia comunque possibile un futuro coinvolgimento da parte di RFI nello studio delle specifiche tematiche, disgiuntamente dal progetto in corso linea AV SA-RC.</p> <p>8. Si precisa che il progetto attraversa i quartieri 'pezza delle monache' e 'seracapilli' prevalentemente in galleria artificiale risultando dunque compatibile con le principali viabilità del tessuto urbano esistente (Via Cune e SSA283). Con riferimento alla realizzazione di nuove attrezzature sportive si osserva che non risultano compatibili con il perimetro del progetto in esame.</p> <p>9. L'attività non è ricompresa nel perimetro di progetto, tuttavia comunque possibile un futuro coinvolgimento da parte di RFI nello studio delle specifiche tematiche. In merito, valutata la necessità, potrà essere attivato un confronto con l'Amministrazione al fine di approfondire la richiesta.</p> <p>10. L'intervento è fuori dal perimetro del progetto. Tuttavia potranno essere avviate specifiche interlocuzioni nell'ambito di altri successivi e separati interventi.</p> <p>11. L'intervento è fuori dal perimetro del progetto. Tuttavia potranno essere avviate specifiche interlocuzioni nell'ambito di altri successivi e separati interventi.</p> <p>12. L'intervento è fuori dal perimetro del progetto. Tuttavia potranno essere avviate specifiche interlocuzioni nell'ambito di altri successivi e separati interventi.</p> <p>13. L'intervento è fuori dal perimetro del progetto. Tuttavia potranno essere avviate specifiche interlocuzioni nell'ambito di altri successivi e separati interventi.</p>	<p>6. Non accolta</p> <p>7. Non accolta</p> <p>8. Non accolta</p> <p>9. Non accolta</p> <p>10. Non accolta</p> <p>11. Non accolta</p> <p>12. Non accolta</p> <p>13. Non accolta</p>	<p>6. -</p> <p>7. -</p> <p>8. -</p> <p>9. -</p> <p>10. -</p> <p>11. -</p> <p>12. -</p> <p>13. -</p>	<p>6. Nei successivi livelli progettuali</p> <p>7. Nei successivi livelli progettuali</p> <p>8. Nei successivi livelli progettuali</p> <p>9. Con separato appalto</p> <p>10. -</p> <p>11. -</p> <p>12. -</p> <p>13. -</p>	

Diomede

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
8	Comune di Campagna	DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 26 DEL 23-06-2022	PARERE SFAVOREVOLE	<p>PARERE SFAVOREVOLE</p> <p>DAL PUNTO DIVISIVOURBANISTICO, EDILIZIO E PAESAGGISTICO, IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE DEL TRACCIATO, ALLA RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE E ALLE OPERE MITIGATRICI E COMPENSATIVE ADOTTATE, per le motivazioni qui riportate da questa Amministrazione in sede di dibattito pubblico e mediante le seguenti note:</p> <p>La RFI non ha osservato il territorio di Campagna e non ha proposto un progetto estensibile e di minimo impatto ambientale. Il P.F.T.E. redatto determina una definitiva irreversibile e inaccettabile trasformazione del territorio e ne stravolge la natura con l'inserimento di importanti viadotti, ponti e gallerie.</p> <p>Il tracciato della rete ferroviaria lotto 1a AV Battipaglia-Romagnano attraversa il nostro intero territorio segnando fortemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree residenziali con prevalenza di isolate abitazioni singole e bifamiliari; - aree agricole e aziende agricole con importanti vigneti ed uliveti; - aree limitrofe o interessate da norme prescrittive particolari volte a conservare, recuperare e adeguare le caratteristiche morfologiche, tipologiche, costruttive, materiche e cromatiche; - aree SIC (Siti di Interesse Comunitario- SIC "Monti di Eboli, Monte Polveraccio" - SIC "Fiumi Tanagro e Sale IT80500049"); - aree ZPS (Zone di Protezione Speciale Siti Natura 2000: - Zona di Protezione Speciale ZPS "Pescinini" - IT80400021" - ZPS "Medio corso del Fiume Sele - Persano- IT8050021"); - aree sottoposte al Vincolo paesaggistico Ronchey con Decreto del 29 novembre 1983 del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali; - aree limitrofe al Parco Regionale dei Monti Picentini (Zona C: Area di riserva contornale); - aree della Riserva Naturale Foce Sele Tanagro, in cui vigono le "norme di salvaguardia" dettate dalla Delibera Giunta Regionale n. 33/12 del 21 novembre 2003; - aree individuali nel PUC: Corridorio ecologico, Parco fluviale del Fiume Tanza, Oasi di Persano. <p>Inoltre il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, bypassando le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e del Piano Urbanistico Comunale, impatta pesantemente sul territorio non solo con la realizzazione di importanti viadotti, ponti, gallerie naturali ed artificiali, barriere, antenne, elettrodi e stazioni base, ma anche con il riassetto di interi edifici (23 fabbricati in ponti) sulle parole dei n.36 al n. 79) e con il riassetto del territorio stesso (in particolare con l'impiego di materiali e tecniche inadatti per resistere Autostrada A2 del Mediterraneo e il nuovo pacchetto ferroviario da realizzare (e previsto) rispetto a km 237 delle carstati e a 6 Enti pubblici).</p> <p>Il territorio viene completamente stravolto senza averne alcun beneficio né dal punto di vista economico né in relazione alla mobilità (non c'è stazione, né collegamenti, né fermate).</p> <p>Tanto è emerso nella discussione tenutasi nel Consiglio Comunale Monocolorato del 26/02/2022 e dagli incontri pubblici, nonché dalle note trasmesse da alcuni cittadini acquisite al prot. 5059 in data 07/03/2022 e al prot. 6780 in data 29/03/2022 e inviate unitamente a quelle dell'Ente in sede di Dibattito Pubblico con le quali, alla luce delle criticità emerse e palesate si invita la RFI a valutare possibili alternative che tenessero conto della organografia locale con la realizzazione in un unico lungo tratto nel territorio di Campagna di una galleria naturale.</p>	<p>Le osservazioni afferenti i profili ambientali, non sono di competenza della Conferenza di Servizi. Ad ogni buon conto si evidenzia che con il Decreto MITE-MIC n. 165 del 01/08/2022 è stato conseguito il positivo giudizio di compatibilità ambientale dell'opera compreso il parere favorevole in ordine alla Valutazione di Incidenza, circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sul sito Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello II (Validazione Appropriata) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio. Per gli altri aspetti di riguardo alle controdeduzioni riportate al punto successivo</p>	Non accolta		
			PARERE SFAVOREVOLE	<p>Inoltre il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, bypassando le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e del Piano Urbanistico Comunale, impatta pesantemente sul territorio non solo con la realizzazione di importanti viadotti, ponti, gallerie naturali ed artificiali, barriere, antenne, elettrodi e stazioni base, ma anche con il riassetto di interi edifici (23 fabbricati in ponti) sulle parole dei n.36 al n. 79) e con il riassetto del territorio stesso (in particolare con l'impiego di materiali e tecniche inadatti per resistere Autostrada A2 del Mediterraneo e il nuovo pacchetto ferroviario da realizzare (e previsto) rispetto a km 237 delle carstati e a 6 Enti pubblici).</p> <p>Il territorio viene completamente stravolto senza averne alcun beneficio né dal punto di vista economico né in relazione alla mobilità (non c'è stazione, né collegamenti, né fermate).</p> <p>Tanto è emerso nella discussione tenutasi nel Consiglio Comunale Monocolorato del 26/02/2022 e dagli incontri pubblici, nonché dalle note trasmesse da alcuni cittadini acquisite al prot. 5059 in data 07/03/2022 e al prot. 6780 in data 29/03/2022 e inviate unitamente a quelle dell'Ente in sede di Dibattito Pubblico con le quali, alla luce delle criticità emerse e palesate si invita la RFI a valutare possibili alternative che tenessero conto della organografia locale con la realizzazione in un unico lungo tratto nel territorio di Campagna di una galleria naturale.</p>	<p>Come anche rappresentato nel corso del dibattito Pubblico, data la complessità delle caratteristiche geometriche di un tracciato ferroviario AV, le modifiche locali possibili risultano molto limitate. Traslazioni planimetriche comportano ricadute importanti sui grandi sviluppi dei tratti precedenti e successivi.</p> <p>Pertanto, una modifica locale di traslazione verso nord comporterebbe di conseguenza l'occupazione di un'area con una maggiore densità abitativa e conseguenti demolizioni nella zona dello svincolo di Campagna, infatti la scelta della soluzione progettuale, in tale tratto, ha permesso l'individuazione di un corridoio che minimizza gli impatti sulle presistenze. In ogni caso una soluzione che si allontanasse dal corridoio infrastrutturale autostradale avrebbe comportato un aumento di consumo di nuovo territorio e la creazione di nuove aree intercluse tra la nuova ferrovia e l'autostrada.</p> <p>All'interno del territorio del comune di Campagna, nel primo tratto si rende necessario l'utilizzo della soluzione in viadotto per consentire lo scavalco dell'autostrada A2 (per i delegati sullo studio dell'attraversamento dell'autostrada A2 si rimanda al documento progettuale RC/TEA/IR/4RG/IF/000001A "Analisi della soluzione progettuale"), mentre nel secondo tratto la scelta della soluzione in viadotto è necessaria a causa dell'andamento orografico caratterizzato da diverse profonde incisioni.</p> <p>Un abbassamento della quota della linea in modo da evitare il passaggio in viadotto realizzato invece una soluzione in galleria, in quanto la soluzione in viadotto, oltre a comportare un maggiore consumo di territorio, presenta anche alcune criticità idrauliche esistenti, in particolare con il torrente Tanza, il torrente Acerra, il torrente Trigoglio e i numerosi fossi presenti nel territorio, oltre a risultare incompatibile con lo scavalco dell'infrastruttura autostradale A2.</p>	<p>Non accolta</p>		
			COMUNICAZIONE DI DETERMINAZIONI NEGATIVE E DI DISENSO	<p>In prima istanza è pervenuta la nota dell'26-05-2022 firmata dal Responsabile del Servizio del Comune di Contursi Terme. Con Nota RFI del 16-06-2022 (allegata alla Relazione accompagnatoria della Determinazione conclusiva), questa Società ha precisato che i Comuni sono chiamati in CdS per esprimere parere in materia urbanistica per il tramite di delibera di Consiglio Comunale...</p> <p>In data 25-10-2022 è pervenuta la Delibera di Consiglio Comunale...</p>	<p>Le osservazioni afferenti i profili ambientali, non sono di competenza della Conferenza di Servizi. Ad ogni buon conto si evidenzia che con il Decreto MITE-MIC n. 165 del 01/08/2022 è stato conseguito il positivo giudizio di compatibilità ambientale dell'opera compreso il parere favorevole in ordine alla Valutazione di Incidenza, circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sul sito Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello II (Validazione Appropriata) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio.</p> <p>In particolare si rappresenta che l'intervento in questione rientra fra gli interventi dell'Allegato IV del DL 77/2021 per i quali il dibattito pubblico (DP) si svolge obbligatoriamente - ai sensi dell'art. 46 del medesimo DL - sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (P.F.T.E.) e nell'ambito delle Conferenze dei Servizi di cui all'art. 76/2018, nonché dalla raccomandazione n.2 della CNPP e nell'ambito delle Conferenze dei Servizi di cui all'art. 44, comma 4, del decreto-legge n. 77/2021 verranno valutati gli esiti e le osservazioni raccolte dal DP.</p> <p>La Legge 109/2001 ha dato esecuzione alla convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale fatta dal trattato internazionale di Aarhus. In tal senso si ricorda che sul progetto in discussione la materia ambientale fatta dal trattato internazionale di Aarhus è stata valutata in sede di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza (VI) con la procedura di validazione di livello II (Validazione Appropriata) con la delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 23/06/2022, con la deliberazione pubblica ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 (c.d. Testo Unico sull'ambiente) e il P.F.T.E. sottoposto alla VIA, ed in particolare lo studio di impatto ambientale, contiene, così come previsto dall'Allegato VII del D.Lgs. 152/2006, la descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto prese in esame dal proponente. Pertanto, così come previsto dall'art. 6 della Convenzione di Aarhus, il pubblico è stato informato nella fase iniziale del processo ambientale.</p> <p>Premesso quanto sopra, si può affermare che la procedura seguita per l'elaborazione del progetto è rispettosa delle condizioni di partecipazione previste dalla legge 109/2001.</p>			
		Prot. n. 4425 del 26/05/2022		<p>\$1 violazione della Convenzione di Aarhus.</p> <p>\$2 Indiscrezionalità del progetto di interconnessione della tratta lucana e della tratta campana.</p> <p>\$3 Il rischio sismogenetico</p> <p>\$4 la valutazione di impatto indivisibilità del progetto complessivo dell'opera la precisione ambientale alla realizzazione delle tratte 1b e 1c</p> <p>\$5 l'incongruenza del progetto rispetto al PNRR</p> <p>\$6 l'opera e il quadro normativo di riferimento</p> <p>\$7 i vincoli ambientali e paesaggistici</p> <p>\$8 il danno ambientale: normativa e giurisprudenza, nazionale e comunitaria.</p> <p>\$9 la disciplina di Rete Natura 2000</p> <p>\$10 la valutazione d'impatto formulata dal proponente</p> <p>\$11 integrazione intempestiva degli atti della procedura VIA - attivazione del procedimento</p> <p>\$12 ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO RICHIESTE DAL MITE</p>				

5 di 19

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
9	Comune di Contursi Terme	Deliberazione del Consiglio Comunale N. 40 del 25/10/2022	<p>ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC</p>	<p>PARERENTI</p>	<p>CONTRODEDUZIONI</p>	<p>ACCOLTA</p>	<p>ALLEGATO</p>	<p>FASE</p>
			<p>Si riportano di seguito le valutazioni delle criticità per le singole zone territoriali interessate dall'intervento:</p> <p>1. Area ricadente all'interno del Piano di Insediamento Produttivo (PIP) artigianale denominato "PIP Prato" 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 di 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.</p> <p>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 di 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.</p> <p>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.)</p> <p>4. Area compresa tra l'Area Industriale C di proprietà ASI Salerno e il Comune di Sicignano degli Albani 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 dell'originario Piano Urbanistico Comunale.</p> <p>... di richiedere a RF, la revisione della scelta del tracciato e, in subordine, il recepimento delle seguenti prescrizioni tassative, costituendo le stesse elemento imprescindibile per mitigare l'impatto sociale, economico e ambientale dell'opera, anche al fine di compensare la comunità di Contursi Terme per i gravi danni causati:</p> <p>a) realizzazione di un record ferroviario (deviatore) che della nuova linea AV AC1, sub lotto Battipaglia- Romagnano Al Monte, uscita lato sud galleria Sicignano (Km19,800) si innesti sulla viabilità esistente di Contursi Terme (della linea Strada Battipaglia- Polenza- Tramonti), per favorire anche l'innesto con l'eventuale tratta da progettare Eboli-Calliri;</p> <p>b) costituzione di un tavolo permanente, composto da rappresentanti del proponente l'opera e del Comune di Contursi Terme, che coordini l'attuazione di un piano: - per favorire l'individuazione di soluzioni condivise con le imprese e i cittadini espropriati per garantire la loro permanenza sul territorio comunale di Contursi Terme e il riconoscimento di ogni danno con valutazioni di mercato che tengano conto non solo dei valori commerciali dei beni, ma anche del valore affettivo e dei legami sociali e familiari; - garantire una gestione ottimale della fase di cantiere con particolare riferimento ai materiali da scavo, all'utilizzo di acqua, alle polveri, allo stoccaggio degli inerti, ecc.; - ridefinizione del tracciato del sottopasso di esodo previsti al fine di arrecare il minor danno possibile alle aziende agricole proprietarie dei terreni interessati;</p> <p>c) garantire, rispetto all'individuazione di una nuova area idonea da parte del Comune di Contursi Terme, il pagamento degli oneri di esproprio dell'area stessa e la sua infrastrutturazione onde consentire il recupero dei lotti non più dell'area PIP Prato (attraversata dal tracciato dell'AV) per futuri insediamenti produttivi di tipo artigianale edo commerciale e finisediamento del nuovo capannone dell'azienda produttrice di album fotografici per la quale è previsto l'abbattimento in Area Industriale C;</p> <p>d) garantire rispetto all'individuazione di una nuova area idonea 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;</p>	<p>ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC</p>	<p>CONTRODEDUZIONI</p>	<p>ACCOLTA</p>	<p>ALLEGATO</p>	<p>FASE</p>
			<p>Non accolta</p>	<p>Non accolta</p>	<p>Non accolta</p>	<p>Non accolta</p>	<p>Non accolta</p>	<p>Non accolta</p>
			<p>Parzialmente accolta</p>	<p>Parzialmente accolta</p>	<p>Parzialmente accolta</p>	<p>Parzialmente accolta</p>	<p>Parzialmente accolta</p>	<p>Parzialmente accolta</p>
			<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>
			<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>
			<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>	<p>non accolta</p>

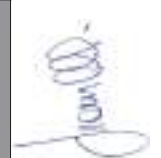
N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
				<p>1) ristrutturazione dell'immobile della stazione ferroviaria di Contursi Terme da destinare ad HUB del terzo settore e a bike hotel gestito dal realtà del terzo settore operanti sul territorio comunale;</p> <p>2) potenziamento della 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.;</p>	<p>L'attività non è ricompresa nel perimetro dell'intervento di progetto. Eventuali successivi interventi potranno essere oggetto di specifiche interlocuzioni con gli Enti preposti alla programmazione territoriale.</p> <p>L'attività non è ricompresa nel perimetro dell'intervento di progetto. Si domanda alle opportune interlocuzioni da avviarsi con le strutture competenti.</p>	<p>Non accolta</p> <p>Non accolta</p>		
10	Comune di Palomonte		<p>PERERENON</p>	<p>In prima istanza è pervenuta la nota del 24-03-2022 a firma del responsabile dell'Ufficio Tecnico del Comune. Con Nota RF del 16-05-2022 (allegata alla Relazione accompagnatoria della Determinazione conclusiva), questa Società ha precisato che i Comuni sono chiamati in causa per esprimere parere in materia urbanistica per il limite di delibera del Consiglio Comunale.</p> <p>CGIS per esprimere parere in materia urbanistica per il limite di delibera del Consiglio Comunale.</p> <p>In data 15-09-2022 è pervenuta la Delibera di Consiglio Comunale, che richiama la nota del 24-03-2022</p>	<p>Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art. 14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire alcun provvedimento, si ritiene doverosamente acquisito l'assenso senza condizioni al sensi e per gli effetti dell'art. 14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.</p>			
				<p>Le iniziative proposte dalla RFI per risolvere gli impatti operati sul territorio comunale, allo stato, appaiono del tutto insufficienti e molto probabilmente anche lesivi per l'intera comunità siciglianese, per ordine:</p> <p>1. Cantierizzazione dell'opera</p> <p>L'area interessata dalla sede ferroviaria ed aree necessarie, dai cantieri, dai depositi temporanei, è così riassunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - N° 4 AT (aree tecniche 2021/2223) per un totale di 4,25 ettari - N° 3 depositi temporanei (06/07/08) per un totale di 19,5 ettari - N° 05 (cantieri) per un totale di 8,20 ettari - N° 08 (cantieri) per un totale di 8,20 ettari - N° 1 CO (cantieri) per un totale di 10 ettari <p>L'area interessata, al di fuori della sede ferroviaria e ad alle aree pertinenziali, è di 30,75 ettari, quasi il 7% dell'area direttamente coinvolta nell'edificazione dell'opera ferroviaria né nella fase successiva di esercizio. Già dal punto di vista acustico, moltissime abitazioni si troveranno nelle fasce superiori a 60-65 dB fino ad 80 dB all'altezza dell'asse ferroviario, le opere di mitigazione (barriere antirumore e modalità di esecuzione dei lavori in un con utilizzo di mezzi a basso impatto) non sembrano che possano ovviare al grande disagio che ci sarà durante la realizzazione dell'opera. A tal fine nella documentazione inoltrata è prevista la cd "deroga" ai valori limite dettati dal DPCM 14.12.1997, per tutte le aree oggetto d'intervento.</p> <p>Riguardo i livelli di vibrazione attesi durante l'esecuzione dei lavori si è fatto riferimento, per il tratto interessato il comune di Scigliano, ad un contesto considerato prevalentemente rurale con urbanizzazione discontinua e presenza di ricettori isolati, ma quanto asserto non appare alquanto veritiero soprattutto per quanto riguarda le aree di cantiere, nella loro diversificazione, ecc. Infatti sono valutati disturbi esclusivamente per gli edifici nelle fasce da 10 metri per il ricettiva i tipo extraburgliero, delle aree con distanze da macchine operatrici per la fase di compattezza durante la fase di realizzazione della trincea. L'indagine è estesa ai soli residenti prossimi alle aree di lavoro, che subiranno il disagio nelle sole "ore di lavoro", ma nulla è stato previsto, demandando ad un sistema di monitoraggio eventuale per ridurre le criticità, mettendo in campo delle misure di mitigazione tutte da valutare nella fase esecutiva dell'intervento, prevedendo pertanto un'applicazione della norma e delle misure di mitigazione alquanto blanda, nulla si dice rispetto alla popolazione insediata, agli allevamenti, alle attività presenti.</p>	<p>Per l'istruttoria si rimanda all'Allegato 3</p> <p>Non accolta</p>	<p>ALLEGATO 3</p>		

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
11	Comune di Scigliano degli Alburni	Prot. N. 002242 del 24.03.2022	COMUNICAZIONE DI SENSO	<p>2. Mezza in esercizio dell'opera Tutta la documentazione relativa al sottocapitolo "ambiente", (monitoraggio ambientale, Studio di fattibilità ambientale, paesaggistica, opere a verde e valutazione di impatto ambientale) risulta alquanto accademica, se pur redatta nell'ambito delle norme di settore. In realtà si tratta di documenti "inferessati" all'intera area oggetto degli interventi di realizzazione della linea ferroviaria. Anche in questo le opere di mitigazione a verde sono totalmente insufficienti nei riguardi di attività turistico ricettive attraverso il tracciato ferroviario. In protezione verso le aree abitate appare molto scolastica e niente affatto calzante con la realtà dei luoghi. Dubbi si esprimono sulle modeste dimensioni dei filari alberati e delle zone di rinaturalizzazione previste di soli 152 metri all'uscita della galleria naturale GN07 ed all'inizio del viadotto V15, contenimento ad aree produttive anche di tipo ricettivo, presenti nella pianificazione urbanistica e riscontrabili anche in loco, oppure alla ancora modesta area di sistemazione sponale al V14 tra due tratti in trincea che non ha tenuto conto della presenza di attività agrituristiche tracciate di netto dal passaggio del tracciato ferroviario. Proseguendo in direzione Salerno, le fasce di macchia arbustiva ed arborea lungo la deviazione delle vie di viabilità esistenti da adeguare NV16 e NV15, nonché all'imbocco della galleria naturale GN06, non forniscono alcuna protezione al gran numero di abitazioni ed attività immediatamente viciniori.</p> <p>L'opera, per circa un chilometro, dal km 271+567 e 28+576, fino al confine del comune di Buccino, interferisce pesantemente sulla pianificazione urbanistica del comune sia quella esistente, ma soprattutto quella di progetto, già approvata nella sua fase preliminare sia dal punto di vista urbanistico che ambientale. Infatti nel nuovo PUC, in fase di approvazione definitiva, tra il km 271+567, all'altezza della galleria naturale GN07, sino al km 274+900 circa, è previsto l'impiego della zona produttiva del comune con andamento verso nord-est lungo la strada Prosa del Lupo, inoltre nel tratto che va dal km 281+100 circa ed il km 284+400 circa è prevista una modifica dell'attuale pianificazione destinando anche tale area ad attività produttive.</p> <p>Nel nostro progetto di piano è prevista la commissione di una pluralità di funzioni, compreso quella residenziale, presente nell'insediamento "storico" nato già negli anni 50, per la parte di pianificazione urbanistica, per la parte di pianificazione paesaggistica, per la parte di pianificazione ambientale, per la parte di pianificazione V15 non sarà più realizzabile, per l'intera area bisogna modificare la pianificazione programmatrice, per adeguarla al progetto dell'infrastruttura ferroviaria.</p>	<p>Per l'istruttoria si rimanda all'Allegato 4</p>	Non accolta	ALLEGATO 4	
				<p>3. interventi di mitigazione e di compensazione proposti</p> <p>a) Viabilità esistenti interessate da interventi mirati e da attività di cantiere Saranno interessati chilometri di viabilità comunale per i quali occorrerà effettuare un accurato sopralluogo ed un disciplinare di stato che evidenzia le qualità costruttive delle stesse, le interferenze lungo tutto il percorso, la presenza di urbanizzazioni, ipotizzando sin dall'inizio le modalità di ripristino sia del tracciato stradale che delle reti pubbliche presenti (rete idrica e di pubblica illuminazione) evitando la mera ripartizione puntuale, (pensi anziché al ripristino ed alla riqualificazione delle intere reti.</p> <p>Le nuove viabilità che si dipanano dalle uscite di sicurezza delle gallerie, si innestano su strade pubbliche che abbisognano di adeguamenti funzionali per poter svolgere adeguatamente il proprio compito riqualificando le stesse sino all'innesto con strade di adeguata dimensioni e qualità.</p> <p>Le nuove viabilità da realizzare, interferenti con fasce ferroviarie, hanno lunghezza ribelli rispetto alla viabilità interessata, in questa fase si chiede di estendere l'intervento per una lunghezza tale, non meno di 200-300 metri per lato, per renderle adeguate all'uso, una volta completata l'opera</p>	<p>Il progetto delle viabilità ha un'estensione minima che consente di ricucire la viabilità interrotta. Si rappresenta comunque che per quanto attiene alla fase di realizzazione delle opere, nel progetto relativo alla caratterizzazione sono stati valutati e definiti gli accorgimenti atti a ridurre eventuali impatti generati dalle attività di cantiere. Nella fase di progettazione urbanistica, l'intera viabilità è stata studiata e progettata in modo da garantire la massima qualità del cantiere adottata dall'Appaltatore, verrà ritracciato il progetto di caratterizzazione e, dove si verificasse la necessità e/o eventuali criticità saranno predisposte idonee misure di prevenzione/mitigazione/risparmi.</p>	Parzialmente accolta		
				<p>b) Nuova viabilità di collegamento tra lo svincolo della A2 con la stazione ferroviaria. Nell'ottica di una generale riqualificazione della rete ferroviaria attraversante anche il comune di Scigliano, da qualche anno si stanno realizzando lavori di adeguamento della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza, attualmente è in corso di realizzazione anche la riqualificazione della stazione ferroviaria, con contestuale esecuzione di un parcheggio ed adeguamento dei marciapiedi, posta immediatamente a valle del percorso dell'alta velocità, lungo l'asse del fiume Tanagro. Attualmente la stazione ferroviaria è servita dalla strada provinciale 367A, che dalla frazione Zuppolino la collega al capoluogo e, in senso inverso, lungo la strada provinciale 367B, che collega la frazione Scigliano alla stazione ferroviaria. Su entrambi i percorsi, per ragioni di sicurezza, negli ultimi anni, non ha consentito l'accesso degli autobus sostitutivi alla stazione ferroviaria, obbligando i passeggeri ad utilizzare un'autostazione nei pressi dello svincolo autostradale. In ottica di riqualificazione complessiva del trasporto ferroviario, atteso che la più vicina stazione per l'alta velocità sarà distante non meno di 4050 chilometri, risulta indispensabile e necessario per i cittadini del comprensorio raggiungere la stazione di Scigliano in modo sicuro. A tal fine si è ipotizzata la realizzazione di un tracciato viario che dal ponte sul Tanagro segue la vecchia strada comunale Buccino-Scigliano, impattando, alla località Lagariello, il percorso dell'Autostrada SA-RC, da qui segue la strada di servizio ivi presente e si può innestare sul raccordo nei pressi della rotonda per il raccordo autostradale per Potenza RA5, come da schema allegato.</p> <p>Il costo di quest'opera, di modeste dimensioni, non sarebbe insostenibile per RFI, ma darebbe un senso logico, al meno per questo tratto, al progetto della nuova linea dell'alta velocità, collegata alla linea ordinata per tramite della stazione di Scigliano, utilizzabile da un bacino di oltre 20.000 abitanti.</p> <p>A completamento dell'opera sulla strada provinciale 367A, con opere di manutenzione, si potrebbe migliorare il percorso di circa 4 chilometri che collega la stazione alla frazione Zuppolino e quindi al capoluogo, confluita sulla strada statale n. 19.</p>	L'intervento è fuori dal perimetro del progetto.	Non accolta		
				<p>c) Rete fognaria di collegamento con la rete ASI. Il tracciato ferroviario incontra in più punti il collettore fognario ASI che dal nucleo industriale di Buccino, raggiunge il depuratore di Battipaglia, il comune di Scigliano per la realizzazione della propria rete fognaria sia dell'area produttiva esistente che per quella in ampliamento prevista dal PUC, prevede la realizzazione del collegamento con il collettore ASI presente alla strada comunale Fossa del Lupo, interessata dai lavori della galleria naturale GN07. In questo caso, la realizzazione del collegamento con il collettore ASI, sarebbe opportuna e necessaria per il completamento dell'opera, in quanto previsto nel progetto, chiedendo a RFI la realizzazione dell'intervento di competenza comunale, per evitare interferenze e complessità di altri cantieri nelle lavorazioni dell'alta velocità</p>	L'osservazione ha un carattere generico, al fine di dare una risposta esaustiva sarebbe necessario comprendere quale sarebbe l'intervento di competenza comunale, così da poter valutare eventuali interferenze con l'attuale sopralluogo da un punto di vista delle tempistiche	Parzialmente accolta		<p>Nei successivi livelli progettuali</p>

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
				ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC	incidenza circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sull'ambiente ZIUR a seguito della valutazione di livello II (Valutazione Appropriata) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio.			
13	Regione Campania Genio Civile UD Genio civile di Salerno; presidio protezione civile		PARERE NON PERVENUTO		Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art. 14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire osservazioni e/o pareri, si intende favorevolmente acquisito l'assenso senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.			
14	Autoreità di Bacino dell'Appennino Meridionale		PARERE NON PERVENUTO		Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art.14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire osservazioni e/o pareri, si intende favorevolmente acquisito l'assenso senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.			
15	Autoreità di Bacino dell'Appennino Meridionale		PARERE NON PERVENUTO		Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art.14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire osservazioni e/o pareri, si intende favorevolmente acquisito l'assenso senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.			
16	Regione Campania Direzione Generale per Ciclo Integrato delle acque e dei rifiuti; Valutazioni e Autorizzazioni Acque e Ambientali		PARERE NON PERVENUTO		Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art. 14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire osservazioni e/o pareri, si intende favorevolmente acquisito l'assenso senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.			
	Forze Seie e Tanagro	MINEGATVA DISSENSO del 27/05/2022		<p>\$1 violazione della Convenzione di Aarhus.</p> <p>\$2 Indiscrezionalità del progetto di interconnessione della tratta lucana e della tratta campana.</p> <p>\$3 rischio sistemico</p> <p>\$4 In valutazione d'impatto indistricabile dal progetto complessivo dell'opera la preclusione ambientale alla realizzazione delle tratte 1b e 1c</p> <p>\$5 Incoerenza tra il progetto rispetto al PNRR</p> <p>\$6 Copra e il quadro normativo di riferimento</p> <p>\$7 Vincoli ambientali e paesaggistici</p> <p>\$8 Il danno ambientale: normativa e giurisprudenza, nazionale e comunitaria.</p>	<p>Le osservazioni offerte i profili ambientali, non sono di competenza della Conferenza di Servizi. Ad ogni buon fine si evidenzia che il Decreto MTE-MIC 165 del 01/08/2022 è stato emanato in data 01/08/2022. A seguito di tale provvedimento, il parere favorevole in ordine alla Valutazione di Incidenza, circa la compatibilità ambientale dell'opera complessiva, è stato acquisito in data 01/08/2022. In assenza di incidenza negativa e significativa sul sito Natura 2000 a seguito della Valutazione di Incidenza, circa la compatibilità ambientale dell'opera complessiva, si intende favorevolmente acquisito l'assenso senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.</p> <p>In particolare si rappresenta che il intervento in questione rientra fra gli interventi dell'Allegato IV del D.L. 77/2021 per i quali il Dibattito pubblico (DP) si svolge obbligatoriamente – ai sensi dell'art. 46 del medesimo D.L. – sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE). Le modalità di svolgimento del DP sono definite dal DPCM 76/2018, nonché dalla raccomandazione n.2 della CNDP e nell'ambito della Conferenza dei Servizi di cui all'art. 44, comma 4, del decreto-legge n. 77/2021 verranno valutati gli e le osservazioni raccolte del DP.</p> <p>La Legge 109/2001 ha dato esecuzione alla convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale fatta dal trattato internazionale di Aarhus. In tal senso si ricorda che sul progetto in data 7/02/2022 è stata avviata la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) nell'ambito della quale dal 29/02/2022 al 30/03/2022 si è svolta la consultazione del pubblico ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. 152/2006 (c.d. "Testo Unico sull'ambiente"). Il PPE sottoposto alla VIA, ed in particolare lo studio di impatto ambientale, contenente, così come richiesto dall'Allegato VII del D.L. n. 142/2001R, la</p>			

Procedi

N°	ENTE	COMUNICAZIONE DETERMINAZIONE	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
22	Ente Riserva Naturale Regionale			<p>§9 In disciplina di Rete Natura 2000</p> <p>§10 la valutazione di impatto formulata dal proponente</p> <p>§11 integrazione in tempestiva degli atti della procedura VIA – attivazione del procedimento</p> <p>§12 ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO RICHIESTE DAL MITE</p> <p>ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MIC</p>	<p>Le osservazioni afferenti i profili ambientali e culturali, non sono di competenza della Conferenza di Servizi. Ad ogni buon conto si evidenzia che con il Decreto MITE-MC n. 165 del 01/08/2022 è stato conseguito il positivo giudizio di compatibilità ambientale dell'opera e il parere favorevole in ordine alla Valutazione di Incidenza, circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello II (Valutazione Appropriata) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio.</p>	-	-	-
25	ANAS Struttura territoriale Campania	<p>Sentito in ambito VINCA il 18/02/2022</p> <p>Prof. CDG, ST NA REGISTRO UFFICIALE N. 0107663 del 21/02/2022</p>	<p>COMPATIBILITÀ CON LA SITUAZIONE ESISTENTE</p>	<p>In riscontro alla nota acquisita al prot. ANAS CDG-64257 in data 11/02/22, premesso che: - dal casario delle abitazioni adiacenti ed limitate nella zona suddetta, si evince una interferenza dei lavori a farsi con la fascia di rispetto stradale della S.S. 19 "Della Calabria", e della S.S. 91 "Della Valle del Sele"; - questa Struttura Territoriale non rilascia pareri di massima sulle progettazioni, ma esclusivamente su progetti esecutivi e su strade in esercizio, si comunica che la soluzione proposta è compatibile con la situazione in essere, fermo restando che la compatibilità dichiarata non impegna in alcun modo questa Società nel tempo, si comunica, che il presente parere non costituisce titolo autorizzativo alla materiale esecuzione dei lavori richiesti, che potranno aver luogo solo dopo che questa Struttura Territoriale avrà emesso il relativo provvedimento autorizzativo, previa acquisizione del progetto esecutivo costituito dagli elaborati di rito, da redigere nel rispetto del D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", e nel caso di manufatti sotterranei solo in elevazione, nel rispetto del D. M. 1.04.1968 n. 1404. Resta inteso che il progetto esecutivo dovrà pervenire ad Anas a mezzo pec, con file in pdf leggibili ed una copia in forma cartacea, debitamente firmato dalla Società richiedente e dal progettista.</p>	<p>Si prende atto della comunicazione dell'Ente</p>	Accolta	-	Nei successivi livelli progettuali
25	ANAS Struttura territoriale Campania	<p>Prof. CDG, ST NA REGISTRO UFFICIALE N. 0359894 del 09/06/2022</p> <p>Prof. CDG, ST NA REGISTRO UFFICIALE N. 0323255 del 09/06/2022</p>	<p>NESSUN PARERE DA RENDERE</p> <p>SEGNALAZIONE INTERFERENZA CON PROGETTO</p>	<p>In riferimento alla nota acquisita al prot. ANAS CDG-64257 in data 11/02/2022, e ad integrazione delle note ANAS prot. CDG-107665-U in data 21/02/2022 e prot. CDG-59894 del 09/06/2022 si evidenzia che all'altezza della vs. in casella n. 40/356 è in avanzato stato di progettazione il "Collegamento stradale veloce per la tratta 2+356 km (L. 2+356) (Cod. progetto N.0289)", così come si evince dagli allegati alla presente (PTE ANAS tar 10UP500TRAPL01_B) - (PTE Rfi tar RCI EA1R 44LSIF000002B).</p>	<p>Da interlocuzioni avute con l'Ente sono state individuate soluzioni che rendano compatibili i due interventi</p>	Accolta	-	Nei successivi livelli progettuali


 11 di 19

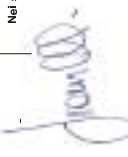
N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
				<p>1. interferenza con lo svincolo di Eboli La nuova infrastruttura ferroviaria nella tratta dal km. 4+305 al km. 4+600 si allontana dalla linea ferroviaria esistente per Potenza, per affiancarsi all'infrastruttura autostradale, sviluppandosi in una lunga galleria artificiale (GA01) per circa 1,3 Km che sottopassa l'attuale svincolo di Eboli dell'A2. Tale svincolo, come è noto, è interessato da un progetto di adeguamento funzionale e sistemazione della viabilità locale esistente (cod. progetto UC16), motivato dall'esigenza di mitigare le attuali condizioni di congestione e sistemazione della provinciale su cui ricapita lo svincolo, e di costruzione della nuova Caserma della Polizia Stradale. Detto progetto, di livello definitivo, è stato inoltrato in data 13/05/2022 al Ministero della Transizione Ecologica ed al Ministero della Cultura per l'ispezione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed ha già superato positivamente la Verifica Archeologica Preventiva ex art. 25 Digs50/2016 e s.m.i. Secondo quanto riportato negli elaborati (livello PFE) trasmessi a corredo della convocazione della CdS, il progetto della galleria ferroviaria GA01 è stato sviluppato tenendo conto della geometria del futuro svincolo di Eboli ed elaborando una riassezione degli interventi lesa a minimizzare gli impatti sulla circolazione veloce sulla viabilità locale e sull'autostrada. Detta pianificazione riduce anche al minimo le false spese dovute alla differente tempistica realizzativa dell'opera stradale rispetto a quella ferroviaria, anticipando la realizzazione di, parti della viabilità dell'assetto finale dello svincolo, ma – purtroppo – non risolve del tutto il problema della mutua interferenza dei due cantieri, stradale e ferroviario, oggetto di diversi appalti presumibilmente quasi contemporanei. In particolare, per la realizzazione della GA01, il progetto ha previsto una prima fase durante la quale sarà realizzata la rotatoria 01 prevista nel progetto ANAS e le relative rampe di immissione ed uscita dalla carreggiata nord dell'autostrada con la conseguente distruzione dell'attuale tratto di terra in bitume esistente. La suddetta galleria ferroviaria GA01, nel caso di realizzazione, non impedisce né impedisce la realizzazione delle opere di ripristino e adeguamento della viabilità locale, ma, al contrario, consente di realizzare in contemporanea la realizzazione della viabilità locale e della viabilità ferroviaria, con la conseguente riduzione dei costi di realizzazione, non sembrano sussistere criticità sia in ordine all'esercizio autostradale sia all'interferenza con i lavori di realizzazione del nuovo svincolo.</p>	<p>Sono in corso interlocuzioni con l'Ente al fine di individuare una soluzione che in fase provvisoria sia compatibile con le manovre di ingresso/uscita attualmente previste dallo svincolo</p> <p>Accolta</p>			<p>Nei successivi livelli progettuali</p>
				<p>La successiva Fase 2 del progetto RF ha previsto, la provvisoria modifica geometrica delle rampe di immissione ed uscita dalla carreggiata sud e la modifica planimetrica, anch'essa provvisoria, dell'attuale strada provinciale con la realizzazione di una rotatoria in un tratto fuori sede al fine di consentire lo scavo e la costruzione del tratto di galleria artificiale che sottopassa l'attuale svincolo e la rotatoria in sede all'attuale ricapito dello svincolo, prevista nel progetto ANAS. La suddetta Fase 2, sebbene garantisca la continuità dell'esercizio dello svincolo autostradale in carreggiata sud, non consente la contemporanea realizzazione dei lavori previsti dal progetto di adeguamento delle rampe e dell'intersezione sulla strada provinciale la cui realizzazione potrebbe essere avviata solo a valle dell'ultimazione dei lavori di infrastrutturazione ferroviaria, ovvero dopo la Fase 3 di completamento della galleria e la fase 4 del progetto RF in cui si prevede il ripristino della viabilità (rampe e strada provinciale) nella configurazione ante operam, che dovrebbe poi essere nuovamente modificata dal progetto ANAS. Alla luce di quanto rappresentato, e con la finalità di ridurre al minimo gli oneri economici dovuti alla duplicazione di attività causata dalla differente tempistica realizzativa dell'opera stradale rispetto a quella ferroviaria ed i mutui condizionamenti esecutivi che allo stato non consentono la messa a terra contemporanea di entrambi gli investimenti, si propone di valutare l'ipotesi, in analogia a quanto già fatto per la rotatoria prevista nella Fase 1, di recepire nel progetto ferroviario in approvazione anche i modesti lavori per realizzare la soluzione elaborata dalla scrivente Società per le rampe di immissione ed uscita in carr. Sud e per la realizzazione della rotatoria all'intersezione con la viabilità provinciale.</p> <p>La Fase 4 del progetto RF, con le opere ammesse e la costruzione della caserma della Polizia Stradale, non interferisce con le opere ferroviarie (cf. scheda di ripartizione opere fra RF1 e ANAS allegato).</p> <p>L'eventuale accoglimento della sua esposta proposta, di cui la scrivente fornirò subito il progetto definitivo, sommerebbe un duplice positivo effetto. In primo luogo, consentirebbe alla scrivente Società, perfezionato l'iter approvativo del progetto di adeguamento dell'attuale svincolo di Eboli e della viabilità locale esistente e recato il progetto esecutivo, (escluso le parti d'opera recepite nel progetto del Loto 1 della linea AV) di dare immediato avvio ai lavori avendo rimesso ogni mutua interferenza con gli interventi ferroviari ed al contempo eviterebbe l'inutile costo del ripristino della viabilità ante operam prevista durante la Fase 4, che sarebbe, poi, nuovamente oggetto di demolizioni e modifica nell'ambito del progetto di adeguamento di Anas.</p>				<p>Nei successivi livelli progettuali</p>
								<p>Nei successivi livelli progettuali</p>

PRO: CDG.CDG.DP.RI.REGISTRO UFFICIALE U.0433110 del 24/08/2022

È POSITIVO ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E COMUNICAZIONE INTERFERENZE

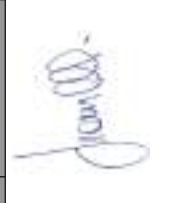
Nelle fasi progettuali successive si procederà a recepire tali prescrizioni

Accolta



N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
	ANAS AAO/ Service e Patrimonio Licenze e Concessioni	Prat. CDG SA N° 18 REG. ISTR. UFFICIALE U. 0476328 del 08.07.2022	COMUNICAZIONE COMPATIBILITA' SOLUZIONE CON LA SITUAZIONE IN ESSERE	<p>- Nel tratto in cui la linea ferroviaria è in rilevato ad una quota di poco superiore o inferiore all'Autostrada A2 e ad una distanza da essa inferiore a 16,50 metri, deve essere prevista la predisposizione della barriera di sicurezza "bordo ponte" di classe H4, livello di contenimento LC = 742 KJ e indice ASI = 1,4 per il contenimento dei veicoli svitati e deve essere, inoltre, prevista la posa in opera di una rete di protezione per il contenimento di piccoli oggetti che dovessero fuoriuscire dagli automezzi o per atti di vandalismo. Tale rete potrà coincidere con la recinzione del manufatto ferroviario.</p> <p>- Nel tratto in cui la linea ferroviaria è in rilevato ad una quota di poco superiore o inferiore all'Autostrada A2 e ad una distanza da essa superiore a 16,50 metri, ma inferiore a 50 metri, dovrà essere realizzato uno spazio sufficiente a realizzare la minima modellazione del terreno (cunette e rilevato) al fine di realizzare una via di fuga per i veicoli svitati necessaria e sufficiente a non porre in opera barriere di sicurezza stradali.</p> <p>- Nel tratto in cui la nuova linea ferroviaria è in posizione allineata maggiore rispetto all'Autostrada A2 (H > 3 metri), essa non è suscettibile di rischio di invasione da parte di veicoli svitati. Quindi non sussistono problematiche di affiancamento concernenti la ferrovia, ma tali problematiche afferiscono piuttosto all'esigenza di garantire l'incolombità degli automobilisti. Pertanto tra muro e sede autostradale occorre prevedere alla posa di una barriera di sicurezza stradale che, conformemente a quanto stabilito dalla norma di legge vigente, sia di classe idonea alla tipologia di Autostrada e di traffico, nonché caratterizzata da indice ASI minore o uguale ad 1.</p> <p>Fermo restando l'approfondimento degli aspetti sopra esposti e del successivo parere che ne scaturirà, resta salva la facoltà di ANAS di agire o revocare ogni autorizzazione in essere al fine di salvaguardare la sicurezza e funzionalità delle reti in gestione.</p>	<p>Per tanto saranno stabiliti buffer e tipologie di intervento che qualora interferenti, direttamente o indirettamente con le opere stradali, saranno soggetti a specifica presa di dati dell'organo tecnico di ANAS che esprimerà sugli aspetti di dettaglio il proprio parere vincolante.</p> <p>Le lavorazioni, in proprietà Anas S.p.A., inoltre, saranno possibili a valle della emissione di apposita autorizzazione ex art.21 del C.d.S.</p> <p>Nel merito delle opere in scavo alla sede viaria si specifica che le stesse dovranno sempre garantire un fianco minimo di 5,5 metri dal piano viabile, l'opera d'arte poi dovrà essere dotata di opportuno reticolo di gestione delle acque di piovantia e di regimazione idraulica dei rilevati di riva, nonché prevedere l'installazione di rete di protezione e anti scavalco/antisasso e opportune opere di contenimento.</p> <p>Inoltre si evidenzia che tutte le lavorazioni, interferenti con il regolare esercizio del traffico veicolare, saranno a carico del richiedente sia nella predisposizione della logistica di cantiere sia nella predisposizione e gestione della segnaletica stradale che si renderà necessaria per garantire i necessari standard di sicurezza e fluidità del traffico eventualmente interferito riconoscendo infine ad ANAS ogni eventuale ulteriore costo sostenuto.</p>	Accolta		nel pite per affidamento
				<p>I cronoprogrammi esecutivi, specie per quanto attiene le lavorazioni interferenti direttamente o indirettamente con la gestione dell'arteria autostradale dovrà tener conto del fermo cantiere associato ai periodi di incremento del flusso viario, tipicamente registrati in occasione degli esodi, primaverili, estivo e natalizio.</p>	<p>Si prende atto della richiesta; pertanto, in fase esecutiva si cercherà di compatibilizzare le lavorazioni interferenti con la gestione dell'arteria autostradale tenendo conto del limite temporale massimo previsto per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.</p>	Parzialmente accolta		In fase esecutiva
				<p>Premesso quanto precedentemente esposto, lo scrivente ritiene comunque di formulare parere positivo alla realizzazione dell'opera. Detto parere deve però ritenersi condizionato alla risoluzione, nelle successive fasi progettuali, delle problematiche sopra sinteticamente evidenziate, 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 nel prosieguo siano aperti specifici lavori tecnici, di confronto e approfondimento delle varie questioni aperte e che, in particolare, detti lavori interessino almeno le seguenti competenti strutture ANAS:</p> <p>- servizio 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)</p> <p>- esercizio e di interferenza con l'AZ</p> <p>- questioni di esercizio e di interferenza con la viabilità ordinaria o di realizzazione di nuove opere che potranno anche affrontare nella questione dell'interferenza eventuale con il viadotto Laurini lungo la SS691</p>	<p>Si prende atto e si porteranno avanti i rapporti con l'Ere al fine di pervenire a una risoluzione di maggior dettaglio nel rispetto delle tempistiche per le emissioni delle successive fasi progettuali in coerenza con il programma generale dell'intervento.</p>	Accolta		Nelle successive fasi progettuali
				<p>In riferimento alla nota di codesta Società, concernente l'indizione di una Conferenza dei Servizi per i lavori per l'opera:</p> <p>- atteso che con nota prot. CDC-0433110 del 24.06.2022, la Direzione Generale di Anas S.p.A. ha già emesso un parere positivo alla realizzazione dell'opera, condizionato alla risoluzione, nelle successive fasi progettuali, delle problematiche evidenziate con la stessa;</p> <p>- atteso che dalle stesse della documentazione trasmessa (Tabella "A" - Ricognizione Vincoli e competenze Territoriali), e dalla suddetta nota della Direzione Generale Anas, si evince un'interferenza dei lavori a larsi con la fascia di rispetto stradale della SS 19 "Delle Calabrie", della S.S. 91 "Della Valle del Sele", ed il viadotto Laurini lungo la S.S. n° 691 "Fondo Valle Sele";</p> <p>- considerato che questa Struttura Territoriale non rilascia pareri di massima sulle progettazioni, ma esclusivamente su progetti esecutivi e su strade in esercizio, si comunica che la soluzione proposta è compatibile con la situazione in essere, fermo restando che la compatibilità dichiarata, non impugna in alcun modo questa Società nel tempo.</p> <p>Premesso quanto sopra, si fa presente che la presente non costituisce titolo autorizzativo alla materiale esecuzione dei lavori richiesti, che potranno aver luogo solo dopo che questa Struttura Territoriale avrà emesso l'iterato provvedimento di acquisizione di ciascuna intererenza sopra evidenziata, previa acquisizione del parere di questa Struttura Territoriale ai sensi del D.M. 19.04.2016, e del parere di competenza dei servizi tecnici e geomatrici per la coesistenza delle interazioni stradali, e nel caso di eventuali scontri, l'elo interazione del rispetto del D.M. 01.04.1998 n. 1404.</p> <p>Resta inteso che il progetto esecutivo dovrà pervenire ad Anas a mezzo pec, con file in pdf leggibili ed una copia in forma cartacea, debitamente firmato dalla Società richiedente e dal progettista.</p>	<p>Si prende atto della comunicazione.</p>	Accolta		



13 di 19



N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERENTI	CONTRODEDUZIONI	ACCOLTA	ALLEGATO	FASE
27	SP 36, 38, 195, 355, 426 Provincia di Salerno Settore Viabilità e Trasporti		PARERE NON PERVENUTO		Essendo decorso il termine perentorio di cui all'art. 14-bis c.2 lettera c della legge 241/90 e s.m.i., senza che l'Ente abbia fatto pervenire osservazioni e/o pareri, si rende favorevolmente acquisito (asenso) senza condizioni ai sensi e per gli effetti dell'art.14-bis c.4 della legge 241/90 e s.m.i.			
28	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile	Prot. M. INF. TFE REGISTRO UFFICIALE U.002455 del 04/04/2022	P.m.	Ciò premesso, ai sensi del comma 6 dell'art. 23 e del comma 3 dell'art. 27 del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si prescrive l'inserimento della seguente opera compensativa dell'impatto sociale dell'intervento in argomento da realizzarsi sulla esistente linea tirrenica: - realizzazione di una nuova fermata in località Marina di Ascea a servizio dell'omonima località e del sottostante "Parco Archeologico di Veli"; Il fabbricato viaggiatori dovrà essere integrato sotto il viadotto esistente e dovrà garantire eventuali spazi espositivi o servizi per le esigenze del Ministero della Cultura che legge per il coinvolgimento del territorio. Tale opera compensativa potrà essere un esempio tangibile che l'infrastruttura esistente continuerà ad essere valorizzata e non resterà priva di finanziamenti, garantendo un'accessibilità ulteriore al territorio attraversato dalla ferrovia tirrenica e potrà valorizzare un bene archeologico sicuramente poco conosciuto quanto prezioso.	Il Ministero pur non essendo stato invitato a rilasciare parere, ha fatto pervenire la nota a riferimento. L'intervento richiesto è fuori dal perimetro del progetto in quanto riferito ad altra linea ferroviaria.	Non accolta		
29	MIC	Prot. MIC. SABAP. SA.002430-F del 11/01/2022	FAVOREVOLI CON PREDISPOSIZIONI	la Soprintendenza, esclusivamente per quel che concerne la competenza archeologica, ritiene che le opere in progetto siano compatibili con la tutela archeologica del territorio, fermo restando la necessità di procedere a una campagna di saggi archeologici preventivi sull'intero tracciato dell'opera, secondo quanto già comunicato nella nota prot. n. 19033-P del 31/09/2022, i cui esiti potranno anche determinare la necessità di apportare varianti progettuali.	Si prende atto, è in corso di redazione il piano delle indagini per la successiva definizione congiunta con la Soprintendenza.	Accolta		Nelle successive fasi progettuali e in fase realizzativa

Finanziato

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERI ENTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	FASE
28	Regione Campania	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
29	Provincia di Salerno	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
30	Comune di Battipaglia	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
31	Comune di Eboli	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
32	Comune di Campagna	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
33	Comune di Contursi Terme	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
34	Comune degli Alburni	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
35	Comune di Bucino	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata
36	Enel S.p.A.	—	PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzata

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERI ENTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	FASE
37	Snam Rete Gas S.p.A.	SED-0000822-2022 del 09/03/2022	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI	<p>Snam Rete Gas S.p.A. ha comunicato le interferenze tra le opere in progetto e i metanodotti in esercizio di competenza.</p>  <p>Snam Rete Gas S.p.A. ha altresì comunicato l'interferenza tra le opere in progetto e il progetto di un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno verde da fotovoltaico, della tipologia Power to Hydrogen in fase di progettazione definitiva in Comune di Contursi Terme.</p> 	<p>Si prende atto di quanto comunicato.</p> <p>Si prende atto di quanto comunicato.</p>		
		856/R/OS del 05/09/2022	TRASMISSIONE PROGETTO PRELIMINARE VARIANTI PER RISOLUZIONE INTERFERENZE	<p>E' stato trasmesso da parte di Snam Rete Gas S.p.A. il progetto preliminare per la risoluzione delle interferenze tra le opere in progetto e i seguenti metanodotti:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 - Pot. Der. Contursi con Der. Per Battipaglia DN 400 (16") - 75 bar 2 - Diramazione per ASI Contursi DN 80 (3") - 75 bar 3 - Bucchiro - Colliano (GAME B) DN 1200 (48") - 75 bar 4 - Castrovillari - Melizzano (GAME A) DN 1200 (48") - 75 bar <p>L'ente comunica la stima degli oneri per la risoluzione pari a €4.660.000,00 (quattromilionesessantamila/00) oltre IVA nella misura dovuta e il tempo occorrente per eseguire i lavori necessari al superamento delle stesse è stimabile in 48 mesi, a decorrere dalla data ultima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di ricezione, da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore, del progetto definitivo dell'opera, comprensivo di quello relativo alla risoluzione delle interferenze in oggetto, approvato in sede di Conferenza di Servizi; • del pagamento anticipato, da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore, degli oneri per la risoluzione delle interferenze; • della disponibilità, da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore, con idonei titoli rilasciati in favore della scrivente Società ed opponibili ai terzi, da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore, delle aree necessarie per la realizzazione delle opere e per l'esercizio dei tratti dei metanodotti oggetto di intervento. 	<p>Sarà stipulata apposita convenzione per la risoluzione delle interferenze, in coerenza con il programma lavori dell'opera ferroviaria.</p>		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
38	Terna S.p.A.	Prot. 8053 del 20/09/22	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI E	<p>Terna S.p.A. ha trasmesso lesito della verifica delle interferenze tra le opere in progetto e le esistenti linee elettriche di Terna. Sono state indicate n. 2 incompatibilità tra la linea elettrica e le opere da realizzare.</p>	<p>Nella risposta dell'Ente sono state indicate le interferenze ma non sono stati forniti i progetti di risoluzione, né stima di costi e tempi necessari che saranno definite attraverso interlocuzioni con l'Ente nelle successive fasi.</p>		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
39	TIM S.p.A.	PEC del 12/04/2022	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI	<p>TIM ha comunicato che sono presenti interferenze con la propria rete.</p>	<p>Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività.</p>		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa

[Handwritten signature]

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERI ENTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	FASE
40	WindTre S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
41	Fastweb S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
42	Eni S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
43	Italgas S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
44	Open Fiber S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
45	Vodafone S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
46	Z Rete Gas S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
47	Intratec S.p.A.	Prot n.009827 del 18/02/2022	COMUNICAZIONE ASSENZA INTERFERENZE		Si prende atto della comunicazione dell'Ente.		
48	Poste Italiane S.p.A.		PERE NON PERE NON		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa

Gianni

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERI ENTI	CONTRADDIZIONI	ALLEGATO	FASE
49	Asis salernitana reti e impianti S.p.A.	Prot. N. 0001452 del 04/03/2022	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
50	Aquamet S.p.A.	SED-0000822-2022 del 09/03/2022 di SISTEMI SALERNO - RETI GAS S.P.A.	ACQUISITA DA SISTEMI SALERNO - RETI GAS S.P.A.		Non sono state comunicate interferenze		
51	Sistemi Salerno - Reti Gas S.p.A. (Salerno Energia Distribuzione S.p.A.)	SED-0000822-2022 del 09/03/2022 del 09/03/2022	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI		E' stato svolto un incontro con l'Ente gestore a seguito del quale è stata fornita la documentazione richiesta per lo studio di risoluzione delle interferenze. In successiva fase, in accordo con l'Ente sarà definito il progetto di risoluzione.		
52	Amalfitana Gas S.p.A.		PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
53	Metagas S.r.l.		PARERE NON PERVENUTO		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
54	Salerno Sistemi S.p.A. S.I.S. Servizi Idrici Integrati salernitani (in liquidazione) co Salerno sistemi S.p.A.	SERV/DR-0003990-2022 del 16/02/2022	COMUNICAZIONE ASSENZA INTERFERENZE		Si prende atto della comunicazione dell'Ente.		

Primo

N°	ENTE	RIF. ATTO	PARERE	PARERI ENTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	FASE
55	Consorzio ASI di Salerno	Prot. n° 2462 del 20/05/2022	COMUNICAZIONE INTERFERENZA CON POZZO IBSG SPA	Il sottoscritto Dott. Antonio Visconti in qualità di Presidente ASI - Area per lo Sviluppo Industriale di Salerno, Ente che ha come principale obiettivo la promozione e lo sviluppo industriale del territorio, preso atto della nota della Società I.B.G. S.p.A. concessionaria della PepsiCo Inc. di New York, insediata nel nucle industriale ASI di Buccino (SA) del 18.05.2022 - che si allega in copia - pervenuta a questo Ente in data 19.05.2022 al prot. n. 2413, nel condividere le preoccupazioni della I.B.G. S.p.A. tra le più importanti aziende insediate nei nuclei industriali del C.D. "CRATERE SALERNITANO"; invita codesta Società RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. a valutare, nei successivi livelli di progettazione, soluzioni che consentano il mantenimento dell'attuale fonte di approvvigionamento idrico della I.B.G. S.p.A., preservando le attuali caratteristiche tecniche ed organolettiche o in alternativa di individuare in accordo con la I.B.G. S.p.A. una soluzione che consenta in ogni caso di garantire la continuità produttiva con il necessario approvvigionamento idrico alla medesima azienda. Teso alla risoluzione del problema si pongono distinti saluti	Per l'istruttoria si rimanda all'Allegato 6	ALLEGATO 6	
56	Consorzio di bonifica in destra del Fiume Sele	Prot. n° 1459 del 03/05/2022	COMUNICAZIONE DEI SERVIZI INTERFERENTI		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
57	Consorzio Tanza consorzio di irrigazione e miglioramento fondato	Prot. n° 70/2022 del 11/04/2022	SERVIZI INTERFERENTI COMUNICAZIONE DEI		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa
58	Consorzio Iriguo degli Alburni		PARERE NON PERVENUTO COMUNICAZIONE DEI		Il progetto per Appalto, stante il mancato riscontro da parte dell'Ente Gestore, non conterrà l'ipotesi di risoluzione delle interferenze censite. Nella successiva fase progettuale, in accordo con l'Ente, verranno valutate ed approfondite le soluzioni tecniche che consentiranno di garantire l'esercizio delle infrastrutture di proprietà dell'Ente durante l'esecuzione dei lavori di appalto, minimizzando l'impatto sull'operatività. Pertanto, al momento, non si ravvedono criticità.		Nei successivi livelli progettuali e/o in fase realizzativa

ENTE	RIF. ATTO	N°	MACROFASE	FASE	AMBITO DI APPLICAZIONE	PARERE	TERMINI AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	ENTE VIGILANTE	ENTI CONVOLTI	CONTRODEIZIONI	ALLEGATO	ESITO
		1	Corso d'opera	Fase di cantiere	Monitoraggio e gestione ambientale	Il Sistema di Gestione Ambientale relativo alle attività di cantiere, predisposto dall'Appaltatore secondo quanto previsto dal Progetto Ambientale di Cantierizzazione, dovrà essere sottoposto alle azioni di auditing interno ed esterno, secondo quanto previsto dal Piano di Controllo e Misurazione Ambientale previsto dal Sistema di Gestione Ambientale, dalle attività di cantiere dovrà essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale.	Fase procedente la cantierizzazione	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	La prescrizione sarà inclusa nella documentazione di gara, in modo che l'Appaltatore ne tenga conto in fase di progettazione esecutiva.		Accolta
		2	Atto operam	Fase di progettazione esecutiva	Aspetti progettuali	Deve essere condotto un approfondimento in merito ai possibili impatti cumulati di progetti che potranno essere realizzati nell'area in esame contestualmente ai lavori del presente progetto, definendo, se necessario, i necessari adattamenti al Piano di cantierizzazione.	Fase procedente la cantierizzazione	MTE	Regione Campania	La prescrizione sarà inclusa nella documentazione di gara, in modo che l'Appaltatore ne tenga conto in fase di progettazione esecutiva.		Accolta
		3	Atto operam	Fase di progettazione esecutiva	Monitoraggio ambientale	Il Progetto di Monitoraggio Ambientale va modificato in modo da integrare le seguenti prescrizioni: - Il Piano di Monitoraggio AO e PO per le componenti fauna devono avere durata pari ad un anno, allo scopo di coprire un intero ciclo annuale - Le attività di monitoraggio dei cumuli di suolo vegetale devono essere integrate con specifici controlli sulla presenza di specie alloctone a componente invasivo di rilevanza unitaria, nazionale e regionale. Nel caso di rilievo di presenza di tali specie, devono essere messe in atto immediate azioni di controllo. Rumore - Il Piano di monitoraggio dovrà includere i criteri di progettazione e di attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con riferimento alle attività di cantiere, di cui al punto 2.1 del presente progetto. - Il PMA dovrà includere il progetto di un Sistema Informativo, Territoriale per la condivisione delle informazioni con il pubblico e con gli enti interessati. - I risultati dei monitoraggi ambientali in corso d'opera e post-opera previsti dal PMA dovranno essere raccolti in rapporti periodici oltre che condivisi attraverso il Sistema Informativo. Tali rapporti dovranno essere trasmessi al MITE e all'ARPAC Campania, con le periodicità che saranno individuate o, in assenza di specifiche indicazioni, con periodicità semestrali.	Fase di progettazione esecutiva	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	In fase esecutiva il Progetto di Monitoraggio Ambientale verrà adeguato secondo le prescrizioni ricevute. Si evidenzia che le presenti prescrizioni allungano i tempi degli AO da come specificato all'interno della Relazione generale del PMA, sarà cura del proponente assicurare l'adempimento di quanto richiesto attraverso un proprio sistema informativo (SIGMAP) con la finalità di garantire la consultazione dei dati di monitoraggio. Tale banca dati sarà consultabile e visionabile online attraverso un profilo utente, attivabile dagli stakeholder coinvolti nel progetto. All'avvio delle attività di monitoraggio saranno fornite le necessarie credenziali per l'accesso, dapprima comunicato al MATM-DVA.		Accolta
		4	Corso d'opera	Fase di cantiere	Flora, Fauna, vegetazione, ecosistemi	In seguito alle considerazioni e fattuali nell'ambito della Validazione di Incidenza, in tutte le aree di interdipendenza definite ed individuate con i siti ZSC IT9050049 "Fiumi Tanagro e Sele" e ZPS IT9050021 "Medio corso del fiume Sele Pisanino" e nella loro prossima devono essere applicate le seguenti azioni: - In merito alla realizzazione del lotto V10 sul fiume Sele, e nelle aree di cantiere prossime all'area unitaria Ramasar-Maddo corso del fiume Sele - Sarno Pisanino: - nell'ambito delle attività di cantierizzazione, deve essere previsto l'utilizzo di teli che non attingano la fauna e siano indirizzate verso il basso in tutte le aree di cantiere inserite in aree a vegetazione naturale o nella prossimità di esse; - le attività di cantierizzazione relative alla costruzione dell'attraversamento del Fiume Sele (V10) devono essere realizzate in modo da non interferire con la riproduzione della fauna ittica (definire mediante le attività di cantierizzazione AO proiettate); - le stesse attività di cantierizzazione non devono interferire con l'arrivo bagnato del Fiume Sele, garantendo così l'assenza di interruzioni del continuo un fluviale e la possibilità di movimento per la fauna.	Fase di cantiere	MTE	ARPAC Campania	Nella fase esecutiva si attueranno tutte le precauzioni e buone pratiche di gestione delle lavorazioni e dei cantieri in particolare in prossimità delle aree unite nelle quali si effettueranno lavorazioni in asciutto, senza interessare gli alvei. Nella definizione dei lavori di cantiere, da svilupparsi in fase esecutiva, verranno previsti sistemi di protezione della fauna ittica. Per quanto attiene il monitoraggio AO dell'acqua in prossimità dell'attraversamento del Fiume Sele al termine della fase di AO verranno comunicate all'appaltatore le specie rilevate e i corrispondenti relativi periodi di nidificazione. In questo modo l'appaltatore potrà attenzionare per la redazione dell'aggiornato Programma dei lavori		Accolta
		5	Atto operam	Progettazione esecutiva	Flora, Fauna, vegetazione, ecosistemi	Le opere di trasposizione idraulica (banchi scoboli e ciocoli) dovranno essere progettate in modo da non interferire con la funzione idraulica naturale della linea da parte della piccola e media fauna ittica. Posto che le recinzioni dell'opera di linea possono costituire un ostacolo totale alla mobilità della fauna selvatica, devono essere previsti accorgimenti finalizzati ad indirizzare in modo efficace gli animali verso i passaggi.	Progettazione esecutiva	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	Ma, ricorrendo all'opera di linea sono, ovviamente, interdette, in corrispondenza degli attraversamenti idraulici, si adatteranno nel Progetto Esecutivo le opportune misure per garantire la facilità di passaggio dei gli animali in funzione delle caratteristiche dello spazio canale. In particolare le recinzioni insieme agli inter venti a verde lungo linea avranno funzione di invito e guida per la fauna terrestre verso l'accesso dell'attraversamento.		Accolta
		6	Corso d'opera	Fase di cantiere	Aspetti progettuali/ambiente ittico	Gli interventi di stabilizzazione delle aree in dissesto lungo il tracciato ferroviario dovranno essere eseguite adottando le tecniche di ingegneria naturalistica, secondo il Manuale di Ingegneria Naturalistica per la opere sottoposte a VIA del MITE.	Fase di cantiere	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	Concretamente con il manuale di ingegneria naturalistica, su tutte le aree in dissesto è previsto l'habitatment mediante idrossamina.		Accolta
		7	Corso d'opera	Fase di cantiere	Aspetti progettuali/ambiente ittico	Per la realizzazione delle fondazioni profonde su pali, nelle perforazioni che intercedono la falda acquifera, dovranno essere utilizzati fluidi di lubrificazione non inquinanti e degradabili e fluidi di perforazione biodegradabili e che non riducono la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.	Fase di cantiere	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	La prescrizione sarà inclusa nella documentazione di gara, in modo che l'Appaltatore ne tenga conto in fase di progettazione esecutiva e realizzazioni.		Accolta
		8	Atto operam	Fase di progettazione esecutiva	Flora, Fauna, vegetazione, ecosistemi	I tassi di fondo previsti nell'ambito della sistemazione idraulica di due corsi d'acqua devono essere sostituiti di movimento dall'itica una.	Fase di progettazione esecutiva	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	Gli recapiti nel PTE per Gara		Accolta
		9	Post operam	Fase di esercizio	Rumore	Il Proprietario dovrà effettuare una verifica progettuale relativa alle vibrazioni ed alla biologia delle barriere antirumore attualmente previste dal progetto, al fine di garantire il minore impatto visivo e ambientale a beneficio dei ricettori limitrofi, anche considerando soluzioni progettuali mirate alla valorizzazione di croma e trasparenza delle barriere antirumore. - La revisione dell'adeguatezza delle misure messe in opera dovrà essere svolta ogni 5 anni, ovvero laddove si verifichi una consistente variazione di esercizio della linea. Il progetto, di messa in opera delle barriere antirumore, dovrà essere sottoposto a verifiche in itinere in funzione dell'andamento osservato di via essere verificato da ARPAC Campania e sottoposto all'approvazione dell'ente vigilante (MITE).	Fase di esercizio	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	Nelle fasi successive, a seguito di un maggior dettaglio progettuale, verranno effettuati le opere di verifica e di adeguamento del sistema di progetto e verranno, laddove opportuno, realizzate le opere di adeguamento delle barriere antirumore. Laddove ci fosse un consistente aumento del traffico, formulate rispetto a quanto ipotizzato in questa fase progettuale, verranno effettuati le opportune verifiche.		Accolta
		10	Corso d'opera e post operam	Fase di progettazione esecutiva	Rumore	Il Proprietario deve predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale che esamini i principali aspetti ambientali connessi con le attività in programma con specifico riferimento alle fasi di cantiere combinate alle Linee Guida, per il periodo di cantiere (dal 2015 al 2016) e per il periodo di esercizio (dal 2017 al 2020), con riferimento al Piano di Controllo e Misurazione Ambientale previsto dal Sistema di Gestione Ambientale, dalle attività di cantiere dovrà essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale. - Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere sottoposto alle azioni di auditing interno ed esterno, secondo quanto previsto dal Piano di Controllo e Misurazione Ambientale previsto dal Sistema di Gestione Ambientale, dalle attività di cantiere dovrà essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale. - I risultati dei monitoraggi forniti in fase di esercizio dovranno essere valutati dall'ARPAC Campania che dovrà definire con il Proprietario, laddove dovessero essere registrati superamenti dei valori limiti, le modalità degli interventi di mitigazione acustica, gli opportuni interventi diretti ai ricettori, al sensi del DM 29 novembre 2000 art. 2. - ARPAC Campania dovrà verificare altresì l'esistenza di fabbricati edificati in prossimità di nuova installazione e non opportunamente censiti nelle pianificazioni di localizzazione dei ricettori.	Fase di progettazione esecutiva	MTE	Regione Campania, ARPAC, Campania	Si provvederà a inviare il PMA alla Regione Campania per la condivisione delle misure di monitoraggio previste in fase di cantiere. Per quanto attiene i monitoraggi del rumore in fase di esercizio, saranno sottoposti a verifiche in itinere in funzione dell'andamento osservato delle misure al fine di valutare la necessità di ricorrere a interventi diretti sui ricettori.		Accolta

Pareri

ENTE	RIF. ATTO	N°	MACROFASE	FASE	AMBITO DI APPLICAZIONE	PARERE	TERMINI AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	ENTE VISILANTE	ENTI COINVOLTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	ESITO
Ministero della Trasazione Ecologica Commissione PNRR-PNRC Tecnica PNRR-PNRC	1004359-28-06-2022	11	Corso d'opera e post-operam	Fase di cantiere	Montaggio ambientale	<ul style="list-style-type: none"> Per i cantieri dovranno essere utilizzate macchine operatrici conformi alla direttiva europea 2007/14/CE e dovranno essere richiesti i requisiti di cui all'articolo 10 della direttiva 2007/14/CE e, eventualmente, quelli richiesti dalla direttiva 2002/95/CE, come previsto dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95, articolo 6, comma 1, lettera h). Dovrà inoltre essere predisposto il Piano di monitoraggio acustico per la fase di cantiere e per la fase di esercizio da concordare con ARPAC Campania, il Piano di monitoraggio per la fase di cantiere, dovrà prevedere, in caso di eventuali superamenti dei limiti normativi o delle eventuali prescrizioni comunali, il piano di mitigazione delle azioni da porre in essere per la loro mitigazione attraverso interventi su orari, sulle contemporaneità delle lavorazioni rumorose o predisponendo la posa di barriere provvisorie, ecc., in modo da garantire un'adeguata protezione acustica per i cittadini e i lavoratori. Superamenti dei limiti normativi in fase di esercizio. Dovranno essere eseguiti i monitoraggi previsti dal Piano per le due fasi di cantiere e di esercizio, provvedendo per quest'ultima fase la relazione del monitoraggio con periodicità quinquennale. 	Prima dell'inizio dei lavori	MTE	Regione Campania, ARPAC Campania	<p>Si provvederà ad avvinare il PMA all'ARPAC Campania fin da subito come richiesto. La prescrizione sarà inclusa nella documentazione di gara, in modo che l'appaltatore ne tenga conto in fase di progettazione esecutiva e in corso d'opera.</p> <p>Si concorderà con ARPAC Campania il numero totale delle misurazioni in fase di esercizio, con periodicità quinquennale come richiesto.</p>		Accolta
		12	Arte operam, corso d'opera e post-operam	Fase di esecuzione esecutiva	Vibrazioni	<p>Per la fase Arte Operam occorrerà specificare la caratterizzazione dello scenario di base mediante una campagna di monitoraggio delle vibrazioni secondo la metodologia indicata dalla norma UNI 9814:2017 al fine di poter avere un quadro attuale dei valori vibrazionali ed in prossimità di potenziali reattori per una corretta modellazione dello scenario attuale anche mediante una più ampia campagna di misura.</p> <p>Occorrerà quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • censire ed indicare tutti i reattori sensibili presenti nell'area di influenza, individuati nei SIA, anche caratterizzati da differenti geomorfologia, identificati con un codice univoco, specificando per ciascuno la distanza dal sito di cantiere; • individuare i livelli vibrazionali sui reattori presenti nelle condizioni operative attuali, attraverso ad esempio misure da effettuarsi presso i reattori più esposti all'intervento di progetto; • inoltre, un aggiornamento dello stato di compatibilità dell'opera in relazione alle vibrazioni, sfidando sui reattori presenti nell'area di influenza i livelli vibrazionali nelle condizioni operative di progetto (Post-Operam), secondo la norma UNI 9814:2017. • Le analisi (post-operam e fase di cantiere) dovranno essere realizzate in forma tabellare, riportando per i reattori sensibili individuati la destinazione d'uso, i limiti di riferimento, i livelli vibrazionali ammessi e il confronto con i limiti di riferimento. <p>Nel caso in cui le valutazioni degli impatti vibrazionali effettuate ai sensi della norma UNI 9814:2017 evidenziasse situazioni di potenziale criticità, si chiede al Proponente di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • individuare gli opportuni interventi di mitigazione. Gli interventi dovranno essere descritti dal punto di vista dimensionale e delle caratteristiche di smorzamento del fenomeno vibratorio e dovranno essere localizzati su cartografia; • Per i cantieri dovranno essere utilizzate macchine operatrici conformi alla direttiva europea 2007/14/CE e dovranno essere richiesti i requisiti di cui all'articolo 10 della direttiva 2007/14/CE e, eventualmente, quelli richiesti dalla direttiva 2002/95/CE, come previsto dalla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/95, articolo 6, comma 1, lettera h). • Nel caso in cui le attività di monitoraggio e rilevazione superamenti dei limiti normativi o delle eventuali prescrizioni comunali, previste in fase di nullavote, dovranno essere messe in atto azioni per la loro mitigazione attraverso interventi su orari, sulla contemporaneità delle lavorazioni rumorose o predisponendo la posa di barriere provvisorie, ecc., in modo da garantire un'adeguata protezione acustica per i cittadini e i lavoratori. • Superamenti dei limiti normativi in fase di esercizio. • Dovranno essere eseguiti i monitoraggi previsti dal Piano per le due fasi di cantiere e di esercizio, provvedendo per quest'ultima fase la relazione del monitoraggio con periodicità quinquennale. 	Fase di progettazione esecutiva	MTE	Regione Campania, ARPAC Campania	<p>La prescrizione sarà inclusa nella documentazione di gara, in modo che l'appaltatore ne tenga conto in fase di progettazione esecutiva.</p>		Accolta

firmato

ENTE	RIF. ATTO	MACROFASE	FASE	AMBITO DI APPLICAZIONE	PARERE	TERMINI AVVIO VERIFICA DI OBIETTIVITÀ	ENTE VIGILANTE	ENTI COINVOLTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO	ESITO		
					Prima dell'inizio dei lavori il Proponente dovrà presentare l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) secondo le seguenti prescrizioni: - il PUT relativo dovrà indicare quanto segue: - il Proprietario, i dati generali del cantiere, i materiali provenienti dalle perforazioni profonde e/o dalle attività di scavo, le modalità di trasporto, l'ubicazione delle aree di deposito, le attività di trattamento e l'ubicazione dei materiali in corso d'opera al fine di valutare la conformità ai requisiti di cui all'art. 4 del DPR 120/2017; - al fine di qualificare i materiali da scavo come sottoprodotti dovrà essere rispettata la condizione che il contenuto di sostanze inquinanti nelle terre e rocce comprensive degli additivi utilizzati per lo scavo, sia inferiore alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alle colonne A e B, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del DLgs. 152/2006 e s.m.i., con riferimento alla specifica destinazione d'uso; - il Proprietario deve sottoporre il proprio livello progettuale e comunicare prima dell'inizio dei lavori i pareri ISS e ISPRA per l'impiego degli additivi contenenti sostanze non comprese nella Tabella 4.1 dell'Allegato 4 al DPR 120/2017. In merito a tale aspetto il Proponente ha trasmesso, a valle di richiesta di integrazioni, un "Ammissio licentio" per la gestione dei materiali provenienti dallo scavo meccanizzato con additivi - inidifici metodologici e valutazioni programmatiche sugli studi sperimentali e sul protocollo operativo di corso d'opera" in cui si prevede la futura implementazione di test di laboratorio sui campioni prelevati nella fase di progettazione esecutiva; - il sudd. Ammissio licentio prevede che la descizione dei materiali additivi avviene in vasche di superficie 5.000 x 3.000 x 1.500 cm, in cui il materiale di scavo viene disposto in strati di spessore massimo di 10 cm, con il dimensionamento previsto al fine di garantire un tempo di essiccazione coerente con la produzione giornaliera stimata per le macchine di scavo indicate pari a 2.500 m³/di per ciascuna macchina; - l'aggiornamento del PUT dovrà riportare in modo univoco il calcolo dei cumuli da sottoporre a campionamento distinguendo, in particolare, i cumuli provenienti da scavi con additivi da sottoporre a campionamento. Dovranno essere indicate le modalità di formazione dei campioni da prelevare da cumulo (n. incrementi), procedura di prelievo per le successive analisi primiche ed ecobiosociologiche; - il Proprietario dovrà sottoporre alla MITE, in fase di progettazione esecutiva, prove di comunicazione di corrispondenza del plezometro S19 (in cui sono stati rilevati, nelle progressive analisi, superamenti delle CSC degli idrocarburi totali) i cui esiti dovranno essere trasmessi all'Arpa Campania e al MITE; - nelle successive fasi progettuali dovranno essere definite, per i siti di deposito intermedi e finali, gli accorgimenti necessari alla parte 5 del DPR 120/2017 con particolare riferimento alla fase di prelievo e analisi di campioni di suolo; - il Proponente individui, nelle successive fasi progettuali, i siti di deposito finali verificando la possibilità di impiego dei materiali per il recupero di zone paesaggisticamente degradate o siti abbandonati (ad esempio caveo di prestito); - il Proponente individui, nelle successive fasi progettuali, i siti di deposito finale previsti dalle necessarie autorizzazioni ambientali, in attuazione della parte 15 del Titolo V del DPR 120/2017, e la loro destinazione a uso agricolo o forestale, ai sensi della parte 15, comma b) dell'art. 15 del DPR 120/2017; - il Proponente sottoponga, alle condizioni di cui all'art. 15 comma 6. Nel PUT il Proponente indica l'intenzione di valutare il futuro impiego del trattamento a caldo in coerenza con i contenuti della delibera SNPA 54 del 2019. In tal caso, il PUT dovrà essere integrato, anche al fine di consentire l'accertamento da parte dell'Autorità competente che l'operazione di stabilizzazione a caldo dei materiali da scavo rientra nella definizione di normale pratica industriale, di cui all'art. 3 del DPR 120/2017 e alla delibera n. 34/2019 del SNPA, approfonendo i seguenti aspetti: - venga verificato, ex ante ed in corso d'opera, il rispetto delle CSC con le modalità previste dagli Allegati 2, 4 e 9 del DPR 120/2017 o il rispetto dei valori di fondo naturale laddove definiti; - sia esplicitata la procedura di osservazione per l'operazione di stabilizzazione con leganti idraulici al fine di evitare l'impiego di additivi cementizi; - siano descritte le tecniche costruttive adottate e la modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione pre viste al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente; - dovranno essere predisposte specifiche opere di raccolta e regimentazione delle acque meteoriche incidenti i siti di stabilizzazione a caldo prevedendo gli opportuni presidi e salvaguardia delle matrici ambientali (suolo/acque sotterranee ed acque superficiali). Inoltre, nel monitoraggio delle emissioni prodotto dalle attività di cantiere dovrà essere compreso anche il monitoraggio delle emissioni in atmosfera (polveri) relative alla stabilizzazione dei materiali da scavo; - il PUT dovrà essere concordato con Arpa Campania, e trasmesso al MITE per la sua approvazione prima dell'inizio dei lavori.						In fase di progettazione esecutiva e comunico prima dell'inizio delle attività di cantiere verrà redatto il PUT PE al fine di aggiornare e integrare la documentazione richiesta in linea con quanto previsto dalla fase progettuale e fornendo conto delle prescrizioni.		
	13	Atto operam	Precedente la caratterizzazione	Aspetti gestionali		Prima della avvio delle attività di cantiere	MITE	Regione Campania, ARPAC, Arpa Campania			Accolta		
	14	Atto operam	Fase di progettazione definitiva	Aspetti progettuali	Dovranno essere acquisite, nell'ambito della progettazione esecutiva, tutte le informazioni relativi agli scenari di inquinamento che possono presentarsi in caso di incidente rilevante necessario ad escludere eventuali interferenze dall'opera con aree di danno.	Fase di progettazione esecutiva	MITE	MITE			Accolta		

Parente

ENTE	RIF. ATTO	N°	AMBITO DI APPLICAZIONE	Prescrizione Enti	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	ENTI COINVOLTI	CONTRODEDUZIONI	ALLEGATO
Ministero della Cultura Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	prot. MIC/MIC_SS-PNRR/0001187-P del 28/06/2022	1	componenti/patrimoni culturali, beni paesaggistici	1. Per i tratti in cui le opere così come progettate risultano inconciliabili con le esigenze di tutela paesaggistica, dovranno essere individuate soluzioni alternative che rispettino l'assetto paesaggistico, storico-artistico e culturale del sito. E' degli attraversamenti dell'Coai di Pesano", degli attraversamenti del cono d'acqua principali (incluso il fiume Seta) ovvero del tracciato del comune di Palomonte ubicato vicino al Complesso di Santa Maria della Speranza;	ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Salerno e Avellino	Con nota prot. n. RF-NEMIDINDIS.CAL/PECP/2022/000026 del 12/08/2022, acquisita al prot. n. MITE-102492 del 22/08/2022, per il "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Polenzia", è stata presentata istanza per l'avvio della verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 3 e 4 di cui al parere del Ministero della Cultura - Soprintendenza Speciale per il PNRR, in MIC/MIC_SS-PNRR/0001187-P del 28/06/2022, allegato al Decreto Ministeriale n. 165 del 1 agosto 2022.	Pacchetto elaborati "Ottemperanza MITE-MIC"
		2	componenti/patrimoni culturali, beni paesaggistici	2. Per quanto riguarda le principali opere in progetto (viadotti, gallerie, fabbricati tecnologici, sottostazioni elettriche, piazzole, opere di contenimento, etc.): a) dovranno essere elaborate e sottoposte alla valutazione soluzioni anche alternative a seguito dei necessari approfondimenti dei vadotti di attraversamento in relazione alle esigenze territoriali; b) la soluzione adottata dovrà essere il più possibile unitaria, uniformemente ai nuovi e/o adeguamenti viari vanno il più possibile ridotte di numero e dimensionate in modo da contenere al massimo le alterazioni morfologiche; c) i viadotti devono essere oggetto di più proposte architettoniche, con particolare riferimento alle caratteristiche tipologiche, alla morfologia strutturale e ai materiali prescelti, sulle quali si affinerà una successiva valutazione in considerazione dei contesti nei quali ricadono e al fine di ottimizzare l'accordo con i contesti territoriali confinanti; d) dovrà essere presentata una puntuale e dettagliata progettazione delle opere di mitigazione; e) gli interventi di mitigazione e valorizzazione devono incidere sulla riqualificazione dell'asse ferroviario Stignano degli Alburni - Ligonero; f) ulteriori prescrizioni in condizioni di ragione agli aspetti storico-artistici e culturali potranno essere dettate solo a seguito della redazione delle integrazioni demersuali proposte; Tali soluzioni progettuali dovranno essere sottoposte alla competente Soprintendenza territoriale in fase di progettazione definitiva.	ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Salerno e Avellino	Con nota prot. n. RF-NEMIDINDIS.CAL/PECP/2022/000026 del 12/08/2022, acquisita al prot. n. MITE-102492 del 22/08/2022, per il "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Polenzia", è stata presentata istanza per l'avvio della verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 3 e 4 di cui al parere del Ministero della Cultura - Soprintendenza Speciale per il PNRR, in MIC/MIC_SS-PNRR/0001187-P del 28/06/2022, allegato al Decreto Ministeriale n. 165 del 1 agosto 2022.	Pacchetto elaborati "Ottemperanza MITE-MIC"
		3	componenti/patrimoni culturali, beni culturali	3. Dovranno essere prodotti elaborati integrativi inerenti la progettazione dell'opera e la sistemazione al contorno della Masseria Conforti (tutelata con D.D.R. n. 652 del 17/11/2009), mediante: a) una descrizione puntuale delle sue caratteristiche; b) uno studio dettagliato della soluzione progettuale tesa a tutelare l'edificio (elaborati grafici sviluppati in pianta, sezione e prospetto); c) un opportuno affronto ante operam e post operam, anche mediante fotoselezioni, sia con vista a volo d'uccello che con viste dalle strade circostanti e dal bene in questione; d) una descrizione esaustiva e dettagliata della tipologia delle barriere previste in prossimità di tale edificio vincolato.	ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Salerno e Avellino	Con nota prot. n. RF-NEMIDINDIS.CAL/PECP/2022/000026 del 12/08/2022, acquisita al prot. n. MITE-102492 del 22/08/2022, per il "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Polenzia", è stata presentata istanza per l'avvio della verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 3 e 4 di cui al parere del Ministero della Cultura - Soprintendenza Speciale per il PNRR, in MIC/MIC_SS-PNRR/0001187-P del 28/06/2022, allegato al Decreto Ministeriale n. 165 del 1 agosto 2022.	Pacchetto elaborati "Ottemperanza MITE-MIC"
		4	componenti/patrimoni culturali, beni culturali	4. A conclusione delle indagini non distruttive geofisiche, finalizzate all'approfondimento della ricerca conoscitiva sulle probabili evidenze archeologiche interferenti con l'opera in progetto, come da progetto già trasmesso alla competente Soprintendenza territoriale da RPT, si dovrà procedere ad una complessiva rivalutazione del livello di rischio indicato nella Relazione Archeologica, prevedendo integrazioni finalizzate a: a) Esaminare il paleoambiente come elemento di condizionamento per le dinamiche del popolamento sul lungo e medio periodo; b) Ricaricare la valutazione della distruzione dei siti e delle aree archeologiche note, in senso diacronico e sincronico soprattutto per l'età romana, relax o andata con la geomorfologia generale e valutato il peso del rapporto tra noto e probabilità di invenimento per omologia dei contesti; c) Condurre un'indagine sistematica delle tracce di antropizzazione, anche nell'attesa sopra richiamata di ricostituzione generale del paleoambiente e del paesaggio della nuova opera al fine di evitare il più possibile interferenze e prolungamenti dei tempi di esecuzione per rinvenimenti archeologici imprevisti. In quest'ottica, in data la nuova opera al fine di evitare il più possibile interferenze e prolungamenti dei tempi di esecuzione per rinvenimenti archeologici imprevisti. In quest'ottica, in data le prime operazioni necessarie alla progettazione si dovranno eseguire le indagini conoscitive necessarie all'ingegneria dell'opera nell'ottica della tutela archeologica, garantendo per esempio la lettura dei sondaggi geodetici con il supporto di un geomorfologo e di un archeologo con comprovata esperienza in tali specialità, al fine di pervenire ad una più esauriente conoscenza del contesto di inserimento dell'opera e della stratigrafia di dettaglio.	ANTE OPERAM - Fase precedente alla progettazione definitiva	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la provincia di Salerno e Avellino	Con nota prot. RF-NEMIDINDIS.CAL/PECP/2022/0000118 del 01/07/2022 è stata trasmessa alla SSPNRR e alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino, la documentazione relativa a quanto richiesto ai punti a,b e c. La documentazione tecnico-scientifica trasmessa è inoltre comprensiva degli esiti degli indagini conoscitive finalizzate all'approfondimento della ricerca conoscitiva sulle probabili evidenze archeologiche interferenti con l'opera in progetto, come da progetto già trasmesso alla competente Soprintendenza territoriale da RPT, si dovrà procedere ad una complessiva rivalutazione del livello di rischio indicato nella Relazione Archeologica, prevedendo integrazioni finalizzate a: a) Esaminare il paleoambiente come elemento di condizionamento per le dinamiche del popolamento sul lungo e medio periodo; b) Ricaricare la valutazione della distruzione dei siti e delle aree archeologiche note, in senso diacronico e sincronico soprattutto per l'età romana, relax o andata con la geomorfologia generale e valutato il peso del rapporto tra noto e probabilità di invenimento per omologia dei contesti; c) Condurre un'indagine sistematica delle tracce di antropizzazione, anche nell'attesa sopra richiamata di ricostituzione generale del paleoambiente e del paesaggio della nuova opera al fine di evitare il più possibile interferenze e prolungamenti dei tempi di esecuzione per rinvenimenti archeologici imprevisti. In quest'ottica, in data le prime operazioni necessarie alla progettazione si dovranno eseguire le indagini conoscitive necessarie all'ingegneria dell'opera nell'ottica della tutela archeologica, garantendo per esempio la lettura dei sondaggi geodetici con il supporto di un geomorfologo e di un archeologo con comprovata esperienza in tali specialità, al fine di pervenire ad una più esauriente conoscenza del contesto di inserimento dell'opera e della stratigrafia di dettaglio.	Pacchetto elaborati "Ottemperanza MITE-MIC"

firmato

CONTRODEDUZIONI	
ISTRUTTORIA PARERE MITE E MIC (ID_VIP:8024) Ministero della cultura Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza: Parere di ottemperanza prot. n. MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P	<p>Relativamente alla condizione di cui al punto 1 la Società richiedente con l'integrazione documentale ha aggiornato ed ampliato l'analisi multicriterio precedente illustrando, in particolare, le alternative di tracciato analizzate per i territori di Campagna e di Sicignano degli Alburni.</p> <p>Per quanto concerne il Comune di Campagna sono state descritte le alternative di tracciato per la tratta che diparte dal km 9+600 estendendosi per circa 9 km e che riguarda l'area sottoposta a tutela ai sensi di cui al DD.MM. del 1993/1994 (riguardante i territori anche dei Comuni di Serre e Postiglione) comprensiva dell'"Oasi di Persano" (ricadente anche nel territorio di Serre) come di un ambito marcato dalla presenza di vari corsi d'acqua (incluso il fiume Sele). A riguardo l'approfondimento effettuato giustifica sufficientemente la scelta effettuata dalla RFI poiché ne spiega le difficoltà ad individuare altre soluzioni al percorso scelto, del quale si presentano due alternative: per entrambe, a difficoltà di tipo tecnologico connesse alla garanzia di rispettare i requisiti tecnici specifici richiesti da una Linea ferroviaria come quella dell'AV/AC, si aggiungerebbe al ricorso ad elementi strutturali caratterizzati da una maggiore consistenza in termini planimetrici, volumetrici e altimetrici e, quindi, da un maggiore impatto paesaggistico, soprattutto in relazione agli attraversamenti del ricco bacino idrografico nonché delle altre infrastrutture già presenti sul territorio. Dai grafici si percepisce, per esempio, che all'auspicio allontanamento dal fiume e dalla Zona Umida di importanza internazionale connessa al Sele si contrappone un'consistenza ancora maggiore degli attraversamenti del bacino idrografico. Dalla sezione ambientale proposta alla tavola riportata alla p. 12 dell'elaborato RC1EA1R22RHIM0002002A si evince, inoltre, come le particolari condizioni geomorfologiche rendano l'opera non visibile dall'oasi, almeno per il tratto sezionato.</p> <p>Per quanto si prenda dunque, atto delle motivazioni che hanno determinato la scelta del tracciato ritenendole valide ai fini dell'ottemperanza, si ritiene necessario valutare in ogni caso, anche in fase di progettazione definitiva/esecutiva, eventuali soluzioni alternative, anche a seguito del confronto con Enti Locali, Associazioni e privati che 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 RC1EA1R14RGIF0000002A), quale ad esempio la possibilità di allontanare il tracciato dell'opera dalle aree interessate dai DD.MM. 1993/1994.</p> <p>Ugualmente per il tracciato inerente a Palomonte ed a Sicignano degli Alburni si pone in evidenza quanto lo stesso sia determinato dalla presenza delle infrastrutture lineari (rete autostradale, strade di fondovalle, ecc.) come dalle c.d. aree industriali tanto che un possibile spostamento per la Società potrebbe essere effettuato solo verso monte e causando in tal modo interferenza ancora maggiori anche con il Complesso di Santa Maria della Sperlonga oltre che con gli stessi insediamenti per le attività produttive. Relativamente, invece, ad eventuali modifiche di tracciato in relazione agli attraversamenti dei corsi d'acqua principali, anche gli elaborati integrativi non prevedono alcuna alternativa, rinviando allo studio di dettaglio delle soluzioni tipologiche/formali ovvero delle ipotesi di mitigazione nella Tavola "RC1EA1R22RHIM0002002A - Analisi paesaggistiche e inserimento delle opere nel territorio".</p>
Condizione 1	<p>Nei documenti integrativi sottoposti recentemente a valutazione (soprattutto nell'elaborato "RC1EA1R22RHIM0002002A" - Analisi paesaggistiche e inserimento delle opere nel territorio) le riprese fotografiche dei siti interessati dalle opere maggiori come le fotosimulazioni sono state incrementate nel numero e negli orientamenti così da inerre a punti di vista significativi per la valenza naturalistico-ambientale e culturale oltre che paesaggistica, consentendo, per alcuni siti, di recepire la visibilità della nuova Linea ferroviaria nelle vedute di dettaglio e di insieme dalla zona, benché possa, ad avviso della Soprintendenza, essere dettagliata ulteriormente l'incidenza rispetto a punti di interesse naturalistico e paesaggistico.</p> <p>Negli elaborati si formulano proposte migliorative sia architettoniche per i viadotti (le quali risultano illustrate con maggiore dettaglio nelle caratteristiche tipologiche, nella morfologia strutturale e nei materiali prescelti), sia dei possibili interventi di mitigazione. Quanto ultimamente rivisitato della progettazione apportando delle migliorie ai viadotti (ad esempio alla geometria delle pile, ai cromatismi delle strutture ed agli assiti con le relative valette o parapetti) consente di contenerne l'impatto visivo come l'incoerenza nel raccordo con i contesti territoriali contermini.</p>
	<p>I viadotti in progetto non incidono negli alvei dei corsi d'acqua, come dimostrato dagli studi idraulici approvati dal CSLPPP in quanto le opere sono conformi ai criteri di compatibilità idraulica previsti dalle NTC2018 e dalle NTA del PGRA.</p> <p>Nel progetto delle opere a verde e di inserimento ambientale sono previsti interventi di ripristino ambientale in tutte le aree interessate dalle lavorazioni. Si provvederà laddove presenti aree naturali con presenza di specie vegetale a reinserire nuova vegetazione secondo i sestri di impianto richiesti compatibilmente con il regime idraulico identificato per la piena di progetto.</p>

Ministero della Cultura Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P	ISTRUTTORIA PARERE MITE E MIC (ID_VIP:8024) Ministero della cultura Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza: Parere di ottemperanza prot. n. MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P	CONTRODEDUZIONI
<p>condizione 2</p>	<p>Inoltre, nella recente documentazione si descrivono interventi di mitigazione anche di carattere più ambientale contemplando il ripristino e l'intensificazione della vegetazione tipica dei luoghi di rispetto alla quale vanno privilegiati i Moduli indicati con le lettere "B" e con "D" per altro ampliando alle interee aree glenali dei corsi d'acqua. A ciò aggiunge che la progettazione definitiva e/o esecutiva dovrà sempre specificare gli interventi di ripristino ambientale contemplati nei vari tratti estendendo il più possibile la rinaturalizzazione dei contesti. Ugualmente detti interventi devono comprendere la rimozione di tutti i manufatti, infrastruttura lineari, condotte ecc. dismessi e che allo stato costituiscono elementi di disturbo nel paesaggio (come nel caso del fiume Sele).</p> <p>In progettazione definitiva/esecutiva andrà, inoltre, approfondita la tipologia, dal punto di vista del disegno architettonico e della consistenza materica degli incocchi in galleria, per i quali dovrà essere previsto uno studio approfondito dei cromatismi e delle mitigazioni, analogamente a quanto proposto per i viadotti.</p> <p>Dovranno, poi, essere approfonditi rispetto al disegno, alla consistenza ed alle effettive dimensioni piano-altimetriche indubbiamente rilevanti e, conseguentemente, molto impattanti i viadotti a scavallamento previsti per superare e attraversare i sovrappasso esistenti dell'Autostrada A2 o di altre arterie principali e la linea ferroviaria.</p> <p>A titolo esemplificativo, ma di particolare impatto, si segnala, per esempio, lo schema di scavallamento dell'Autostrada A* con la realizzazione di un ponte ad arco proposto nel fotoinserimento alla p. 42 dell'elaborato "RC1EA1R22RHIM002002A - Analisi paesaggistica e inserimento delle opere nel territorio", presentato solo con le integrazioni trasmesse dal proponente nella tarda serata del giorno 22 novembre u.s. per l'acquisizione al protocollo dell'Ufficio in data successiva: l'opera, che non era mai stata precedentemente sottoposta alle valutazioni di competenza di questo Ufficio e che rappresenta un elemento particolarmente incisivo nel territorio, dovrà essere esaurientemente dettagliata nella 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.</p> <p>Allo stesso modo, così come richiesto da questa Soprintendenza, sarà necessario rivisitare la progettazione al fine di ridurre il più possibile sia nel numero, sia nelle dimensioni le altre opere accessorie per l'esecuzione dei lavori (comprese le aree di cantiere) e/o per il funzionamento della Linea Ferrata quali le piazzole, dotate di eventuali fabbricati, tecnologici e di servizio, ovvero i nuovi assi e/o adeguamenti vari, principalmente quelli contemplati vicino, o comunque a poca distanza, dei corsi d'acqua e dei versanti accolti (come nel caso di Campagna, di Contursi Terme o di Palomonte alla loc. Sperlonga che almeno in fase di progettazione più avanzata, di livello definitivo ed esecutivo da sottoporre in ogni caso alla valutazione della Soprintendenza competente territorialmente) ciò venga studiato e risolto in modo da contenere al massimo le alterazioni alla morfologia dei rilievi collinari e le interazioni particolarmente incisive nei contesti.</p>	<p>Nel progetto delle opere a verde e di inserimento ambientale sono previsti interventi di ripristino ambientale in tutte le aree interessate dalle lavorazioni. Si provvederà laddove presenti aree naturali con presenza di specie vegetate a reinserire nuova vegetazione secondo i semi di impianto richiesti compatibilmente con il regime idraulico identificato per la piena di progetto. L'eventuale rimozione di manufatti e infrastrutture lineari dismesse verrà eseguita nell'ambito delle sole aree di intervento e concordandola con gli enti gestori ed interessati dalla dismissione.</p> <p>Si provvederà ad applicare gli stessi criteri e studi applicati ai viadotti agli imbocchi delle gallerie. Nel progetto esecutivo verrà prevista l'armonizzazione della zona di nodo tra arco e impalcato orizzontale, ottenuta modificando la geometria della zona suddetta e inserendo delle velette orizzontali opportunamente raccordate nella zona di nodo dell'arco stesso.</p> <p>Inoltre saranno previste colorazioni finalizzate all'ulteriore miglioramento dell'inserimento dell'opera nel contesto esistente.</p> <p>Con riferimento alle aree di cantiere, nel disciplinare di gara sarà chiesto agli operatori economici di ottimizzare, fermo restando che trattasi di occupazioni temporanee e che, alla fine dei lavori, sarà ripristinato lo status quo ante.</p> <p>Per quanto attiene le "opere accessorie" per il funzionamento della Linea ferrata, non potendosi prevedere una riduzione del numero delle stesse, in fase di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni.</p> <p>Per quanto riguarda i nuovi assi e/o adeguamenti viari, in fase di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni.</p> <p>Atteso che il provvedimento prot. n. MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P attesta l'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla nota prot. MIC/MIC_SS-PNRR0001187-P del 28/06/2022 il progetto esecutivo sarà comunque inviato alla Soprintendenza competente territorialmente a meri fini informativi.</p> <p>Si conferma che le opere del progetto Lotto 1a non presentano alcuna interferenza con l'asse ferroviario Sigignano degli Alburni - Lagonegro. In tal senso il progetto del Lotto 1a non può prevedere alcun intervento di riqualificazione della suddetta linea. La realizzazione del lotto fa non condiziona in alcun modo le eventuali future scelte di riqualificazione della Sigignano Lagonegro.</p> <p>Come già rappresentato dalla scrivente Società nella nota del 25/05/2022 di riscontro alla richiesta di chiarimenti della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 4/05/2022, le demolizioni previste in progetto non riguardano edifici di proprietà pubblica, ma solo proprietà private per le quali la Soprintendenza, non ha mai comunicato l'esistenza di una "dichiarazione di interesse culturale" ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Fermo quanto sopra, in fase di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni nell'ambito del tracciato del progetto oggetto dell'iter autorizzativo e ritenuto valido dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR ai fini dell'ottemperanza. Atteso che il provvedimento prot. n. MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P attesta l'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla nota prot. MIC/MIC_SS-PNRR0001187-P del 28/06/2022 il progetto esecutivo sarà comunque inviato alla Soprintendenza competente territorialmente a meri fini informativi.</p>

ISTRUTTORIA PARERE MITE E MIC (ID_VIP:8024) Ministero della cultura Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza: Parere di ottemperanza prot. n. MIC/MIC_SS-PNRR 28/11/2022-0006203P		CONTRODEDUZIONI
condizione 3	<p>Relativamente alla condizione di cui al punto 3 la Società richiedente, con l'integrazione documentale, ha approfondito sia la descrizione dell'interferenza della Linea ferrata con la Masseria Conforti (tutelata con D.D.R. n. 652 del 17/11/2009), sia con l'intervento progettuale dell'opera e la sistemazione al contorno della stessa al fine di contenere la discontinuità con il relativo ambito territoriale.</p> <p>L'opera interferisce parzialmente, lambendolo, con il vincolo diretto della Masseria, rispetto alla quale le opere di mitigazione previste consistono nell'inserimento di una barriera antirumore con pannellatura trasparente mitigato con un filare alberato con impianto lineare a interasse di m. 5 di piante sempreverdi (cipresso e leccio).</p> <p><u>Nel rimandare la valutazione all'indispensabile progettazione esecutiva si ritiene necessario incrementare la messa in opera anche caotica di essenze arboree autoctone di medio-alto fusto ed a folta chioma sempreverde per l'intero pendio pendio terrazzato nonché di individuare, sempre con la vegetazione, soluzioni che schermino le stesse barriere antirumore così da isolare ulteriormente il passaggio della linea ferrata mitigandone ancor più le alterazioni con l'edificato tutelato.</u></p>	<p>Si valuterà la possibilità di inserire nuovi elementi vegetali con funzione di schermatura e mascheramento in fase di acquisizione dell'area privilegiando quelle non interessate direttamente dalle lavorazioni. In corrispondenza delle barriere antirumore è stato previsto un intervento del tipo "pronto effetto" con piante sempreverdi che si potrà realizzare solo a valle della realizzazione delle opere al fine di evitare stress ai nuovi impianti</p>
condizione 4	<p>In relazione al punto 4 e alle competenze in materia di tutela archeologica, si rinvia la nota prot. 22430 del 14/10/2022 e alle fasi pertinenti alla verifica dell'interesse archeologico prevista dall'art.25 del D.lgs. 50/2016 attualmente in corso, in coerenza con le successive fasi di progettazione.</p>	
per quanto attiene alla condizione 1	<p>L'approfondimento delle alternative progettuali effettuato dal Società RFI risulta sufficiente per giustificare la scelta effettuata dalla Società stessa, poiché ne espone le difficoltà ad individuare altre soluzioni al percorso scelto; si dovranno, in ogni caso, valutare in fase di progettazione definitiva/esecutiva, "ipotesi alternative e ricercare eventuali soluzioni condivise, al fine di un più armonico inserimento delle opere nel contesto territoriale".</p>	<p>Si rimanda al riscontro alla condizione n. 1</p>
per quanto attiene alla condizione 2	<p>L'incremento delle foto-simulazioni e della documentazione relativa al miglioramento del progetto in merito alle scelte tipologiche, costruttive, cromatiche e in merito alla mitigazione ha consentito una valutazione più organica degli impatti;</p> <p>si dovrà, in ogni caso, in fase di progettazione definitiva/esecutiva, dettagliare ulteriormente l'incidenza del progetto rispetto a punti di interesse naturalistico e paesaggistico, con particolare riferimento alle specifiche progettuali relative alla mitigazione, all'incidenza dei viadotti nell'attraversamento dei corsi d'acqua, agli imbocchi in galleria, ai Viadotti di scavallamento delle infrastrutture preesistenti, con particolare attenzione a garantire una elevata qualità architettonica degli interventi più impattanti e significativi;</p>	<p>La successiva fase progettuale prevede una elaborazione e restituzione del progetto tramite elaborati a scala di maggior dettaglio che renderanno più chiaro il rapporto tra le opere e il territorio. Si provvederà a dare evidenza degli aspetti richiesti anche tramite l'ausilio di nuovi fotoinserti che mostrino quanto richiesto rispetto alle diverse tipologie di opere presenti in progetto</p>
per quanto attiene alla condizione 3	<p>si dovrà, in ogni caso, in fase di progettazione definitiva/esecutiva, ridurre l'impatto delle opere accessorie necessarie all'esecuzione dei lavori e al funzionamento della linea, quali aree di cantiere, piazzole, assi viari nuovi e/o preesistenti adeguati, e limitare il più possibile le demolizioni dell'architettura tradizionale presente lungo il tracciato, da valutare, in ogni caso, preventivamente con la Soprintendenza.</p>	<p>Le opere accessorie alla linea saranno quelle strettamente necessarie al funzionamento in sicurezza della stessa. Nella successiva fase progettuale si procederà ove possibile a rimodulare il posizionamento dei piazzali di sicurezza al fine di minimizzare gli scavi e gli impatti sulla morfologia del territorio.</p> <p>Per quanto riguarda le aree di cantiere, quanto riportato negli elaborati di progetto è una rappresentazione indicativa di una possibile organizzazione dei lavori. Tale organizzazione dovrà necessariamente essere rivalutata dall'Appaltatore che in funzione della proprie capacità produttive potrà valutarne la rimodulazione anche in funzione dei tempi associati al PNRR.</p>
per quanto attiene alla condizione 3	<p>L'incremento delle foto-simulazioni e della documentazione relativa al progetto di mitigazione in prossimità della Masseria Conforti ha consentito una valutazione più organica degli impianti;</p> <p>si dovrà, in ogni caso, in fase di progettazione definitiva/esecutiva, valutare che la messa in opera di essenze arboree autoctone di medio-alto fusto ed a folta chioma sempreverde (risultano meno artificiosa possibile, evitando giaciture troppo lineari, e sia estesa all'intero pendio terrazzato posteriore, individuando soluzioni che consentano la schermatura delle stesse barriere antirumore con la vegetazione);</p>	<p>Le specie vegetali previste nel progetto delle opere a verde sono del tipo arboreo sempreverde disposte in filare. Le due tipologie vegetali hanno portamento differente che crea un movimento sul piano orizzontale capace di ottimizzare la funzione di mascheramento dell'opera.</p> <p>Nella successiva fase progettuale si provvederà ad approfondire il rapporto tra la Masseria e gli interventi al fine di valutare la possibilità di inserire ulteriori individui arborei modificando il sesto di impianto da lineare a sesto con file sfalsate avente un andamento più naturaliforme</p>
per quanto attiene alla condizione 4	<p>In relazione al punto 4 e alle competenze in materia di tutela archeologica, si rinvia alla nota della Soprintendenza prot.n. 22430 del 14/10/2022 e alle fasi pertinenti alla verifica dell'interesse archeologico prevista dall'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 attualmente in corso, in coerenza con le successive fasi di progettazione;</p>	

ENTE	RIF. ATTO	N°	AMBITO DI APPLICAZIONE	CONDIZIONI VINCOLANTI	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	ENTITÀ COINVOLTI	CONTRODEDUZIONI
Ministero della Cultura Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	prt MIC/MIC_SABP-SA0026194-P del 28/11/2022	1	componenti/patrimonio culturale: beni paesaggistici	La progettazione dovrà tener conto della necessità di evitare che i viadotti incidano in alcun modo negli alvei dei corsi d'acqua	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	I viadotti in progetto non incidono negli alvei dei corsi d'acqua, come dimostrato dagli studi idraulici approvati dal CSLLPPP in quanto le opere sono conformi ai criteri di compatibilità idraulica previsti dalle NTC2018 e dalle NTA del PGR.	
		2	componenti/patrimonio culturale: beni paesaggistici	In relazione agli interventi di mitigazione e all'intensificazione della vegetazione tipica dei luoghi andranno privilegiati i Moduli indicati con le lettere "B" e con "D", per altro ampliandoli alle intere aree golenali dei corsi d'acqua.	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Nel progetto delle opere a verde e di inserimento ambientale sono previsti interventi di ripristino ambientale in tutte le aree interessate dalle lavorazioni. Si provvederà laddove presenti aree naturali con presenza di specie vegetale a reinserire nuova vegetazione secondo i sesti di impianto richiesti compatibilmente con il regime idraulico identificato per la piena di progetto.	
		3	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	La progettazione definitiva e/o esecutiva dovrà sempre specificare gli interventi di ripristino ambientale contemplati nei vari tratti estendendo il più possibile la rinaturalizzazione dei contesti. Ugualmente degli interventi dovranno comprendere la rimozione di tutti i manufatti, infrastrutture lineari, condotte, ecc. ammessi e che allo stato costituiscono elementi di disturbo nel paesaggio (come nel caso del fiume Sele).	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Tutte le aree di lavorazione saranno restituite allo stato ante operam tramite interventi di ripristino che terranno conto dello stato dei luoghi prevedendo, in presenza di aree con vegetazione naturale, il reimpianto della stessa.	
		4	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Andrà, inoltre, approfondita la tipologia, dal punto di vista del disegno architettonico e della consistenza materica degli imbocchi in galleria, per i quali dovrà essere previsto uno studio approfondito dei cromatismi e delle mitigazioni, analoga quanto a quanto proposto per i viadotti	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	L'eventuale rimozione di manufatti e infrastrutture lineari dismesse verrà eseguita nell'ambito delle sole aree di intervento e concordandola con gli enti gestori ed interessati dalla dismissione.	
		5	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Dovranno, poi, essere approfonditi rispetto al disegno, alla consistenza ed alle effettive dimensioni pianometriche (inaddebitamente rilevanti e, conseguentemente, molto impattanti) i viadotti a scavalco previsti per superare e attraversare i sovrappassi esistenti dell'Autostrada A2 e 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 "RC1EA1R14RGI0000002A - Analisi paesaggistica 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 esaurientemente 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 nessità di una elevatissima qualità architettonica	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Nel progetto esecutivo verrà prevista l'armonizzazione della zona di nodo tra arco e impalcato orizzontale, ottenuta modificando la geometria della zona suddetta e inserendo delle vellee orizzontali opportunamente raccordate nella zona di nodo dell'arco stesso.	
		6	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Dovrà essere rivisitata la progettazione al fine di ridurre il più possibile sia nel numero, sia nelle dimensioni le altre opere accessorie per l'esecuzione dei lavori (comprese le aree di cantiere) e/o per il funzionamento della Linea quali le piazzole (dgate o meno di fabbricati tecnologici) e di servizio) ovvero i nuovi assi e/o adeguamenti viari (principalmente quelli contigui al territorio, o comunque a poca distanza dai corsi d'acqua e dai versanti attivi) (come nel caso di Campagna, di Contursi Terme o di Palmonte alla loc. Sperlonga vicino al "Torre Capo Iazzo, cr. "NV16"), in modo da contenere al massimo le alterazioni alla morfologia dei rilievi collinari e le interazioni particolarmente incisive nei contesti.	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Con riferimento alle aree di cantiere trattasi di occupazioni temporanee e alla fine dei lavori sarà ripristinato lo status quo ante. Per quanto attiene le "opere accessorie" per il funzionamento della linea", non potendosi prevedere una riduzione del numero delle stesse, in fase di progettazione si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni. Per quanto riguarda i nuovi assi e/o adeguamenti viari", in fase di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni.	
		7	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	In relazione ai beni tutelati ai sensi della parte seconda del D.Lgs. 42/2004, per quanto riguarda la Masseria Contursi si ritiene necessario fin da ora incrementare la messa in opera anche caotica di essenze arboree autoctone di medio-alto fusto ed a foglia chiara sempreverdi per l'intero posteriore pendio terrazzato nonché individuare, sempre con la vegetazione, soluzioni che scrinino le stesse barriere antirumore così da isolare ulteriormente il passaggio della Linea ferriata mitigandone ancor più le alterazioni con l'edificato tutelato.	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Si valuterà la possibilità di inserire nuovi elementi vegetali con funzione di schermatura e mascheramento in fase di acquisizione del aree privilegiando le aree non interessate direttamente dalle lavorazioni. In corrispondenza delle barriere antirumore è stato previsto un intervento del tipo "promontorio" con piante sempreverdi che si potrà realizzare al solo a valle della realizzazione delle opere al fine di evitare stress ai nuovi impianti.	
		8	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Per quanto si sia preso atto delle motivazioni che hanno determinato 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 RC1EA1R14RGI0000002A.	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	La frase "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", estratta dall'elaborato "RC1EA1R14RGI0000002A", riporta le risposte contenute nella "Relazione conclusiva" del dibattito pubblico in merito alla richiesta di alternative di tracciato nel comune di Campagna, formulata nel dibattito medesimo. Le successive interlocuzioni con gli enti locali nell'ambito di appositi incontri hanno confermato l'impossibilità di individuare soluzioni alternative di tracciato condivise.	
		9	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Per quanto attiene poi all'asse ferroviario Stigliano degli Albuni - Lagonegro, benché come il presente dalla Società proponente lo stesso non rientri nel perimetro del progetto del Lotto 1a e si rimandi al Decreto interministeriale (MISM-MEF-MIC-MITUR) del 17/5/2022 n. 146, ad avviso di questo Ufficio è necessario, al fine della valorizzazione del percorso ferroviario storico, chiarirne le interferenze con la nuova opera al fine di garantirne la mitigazione e, in ogni caso, promuoverne la valorizzazione mediante una idonea progettazione e il ripristino.	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Si conferma che le opere del progetto Lotto 1a non presentano alcuna interferenza con l'asse ferroviario Stigliano degli Albuni - Lagonegro. In tal senso il progetto del Lotto 1a non può prevedere alcun intervento di riqualificazione della suddetta linea. La realizzazione dell'opera non condiziona in alcun modo le eventuali future scelte di riqualificazione della linea Stigliano-Lagonegro.	
		10	componenti/patrimonio culturale: beni culturali	Da ultimo, in merito al piano di demolizioni, inoltre con la Tavola "RC1EA1R78XO0000001A - 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 anche in quelli di Battipaglia, Contursi Terme, Stigliano degli Albuni e Buccino, in fase di progettazione più avanzata (di livello definitivo ed esecutivo) da sottoporre in ogni caso alla valutazione di questa Soprintendenza) le rimozioni siano il più possibile ridimensionate ed evitate nel caso dell'edilizia tradizionale e testimoniale. In merito si ribadisce, altresì, che ci si riserva la formulazione di ulteriori prescrizioni e condizioni in relazione agli aspetti storico-artistici e culturali a seguito della ricezione di una schedatura più dettagliata e documentata fotograficamente per l'espressione delle valutazioni di competenza della Soprintendenza territoriale, in maniera inderogabile rispetto alle demolizioni previste	Ufficio MIC coinvolto - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Salerno e Avellino	Come già rappresentato dalla scrivente Società nella nota del 25/05/2022 di riscontro alla richiesta di chiarimenti della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 14/05/2022, le demolizioni previste in progetto non riguardano edifici di proprietà pubblica, ma solo proprietà private per le quali la Soprintendenza, non ha mai comunicato l'esistenza di una dichiarazione di interesse culturale ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Ente quanto sopra, in fase di progettazione esecutiva si verificherà la possibilità di apportare eventuali possibili ottimizzazioni nell'ambito del tracciato del progetto oggetto dell'iter autorizzativo e ritenuto valido nell'ambito del procedimento in esame. Atteso il parere favorevole all'abrogazione della paesaggistica, il progetto esecutivo sarà comunque inviato alla Soprintendenza competente territorialmente a meri fini informativi.	

Finotto

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.i.

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>
	<p>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'ecosistema complessivo.</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

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>Tutela paesaggistica:</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

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	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	-	-	-	-	-

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 tufiti 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 iniluppo 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 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. 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 scavalamento 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 scavalamento 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 "RC1EA1R21RH1A0002002A" - 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 2015
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:

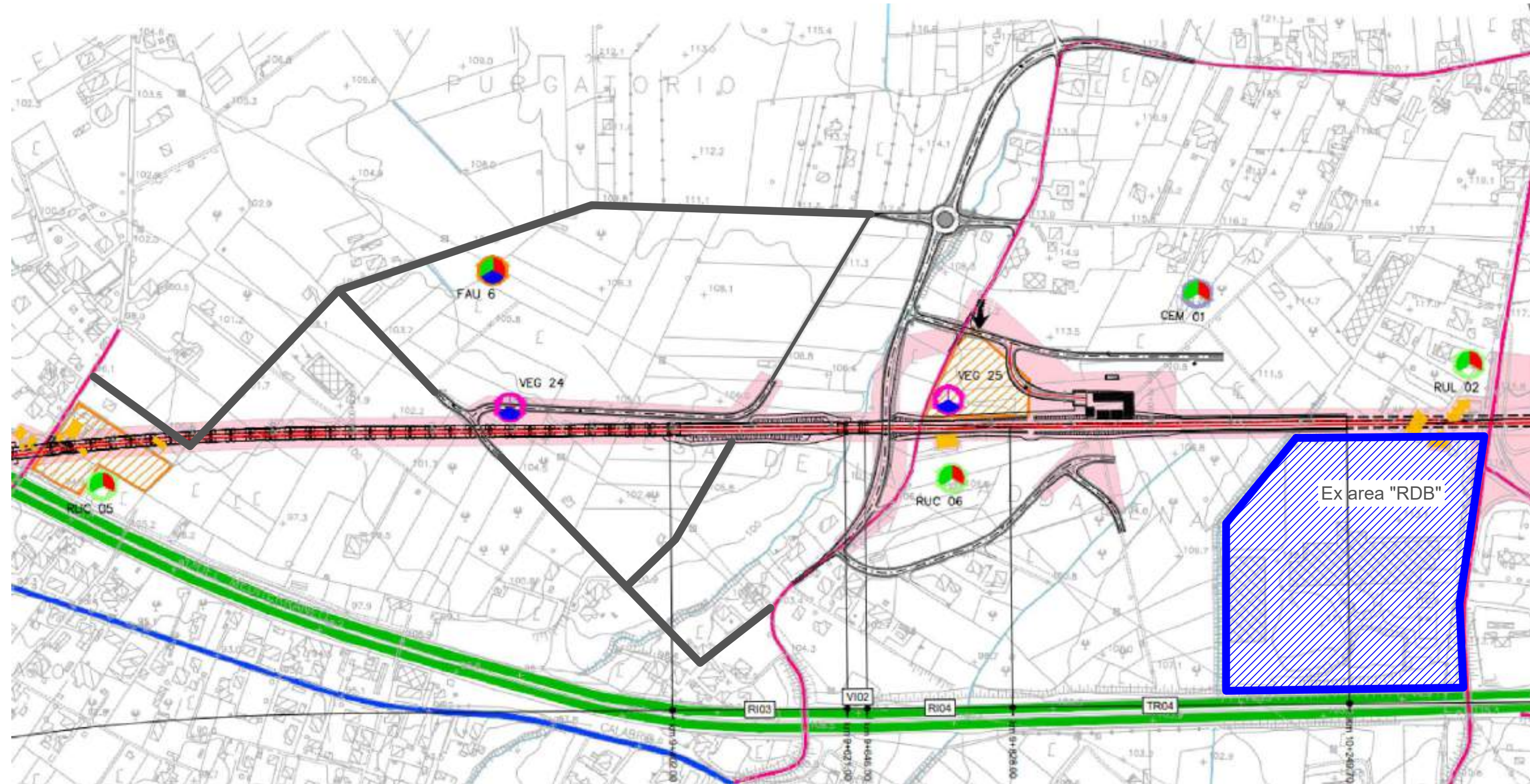
- Rotatoria
- SS 19
- SP 38
- Nuova strada di collegamento alla stazione



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

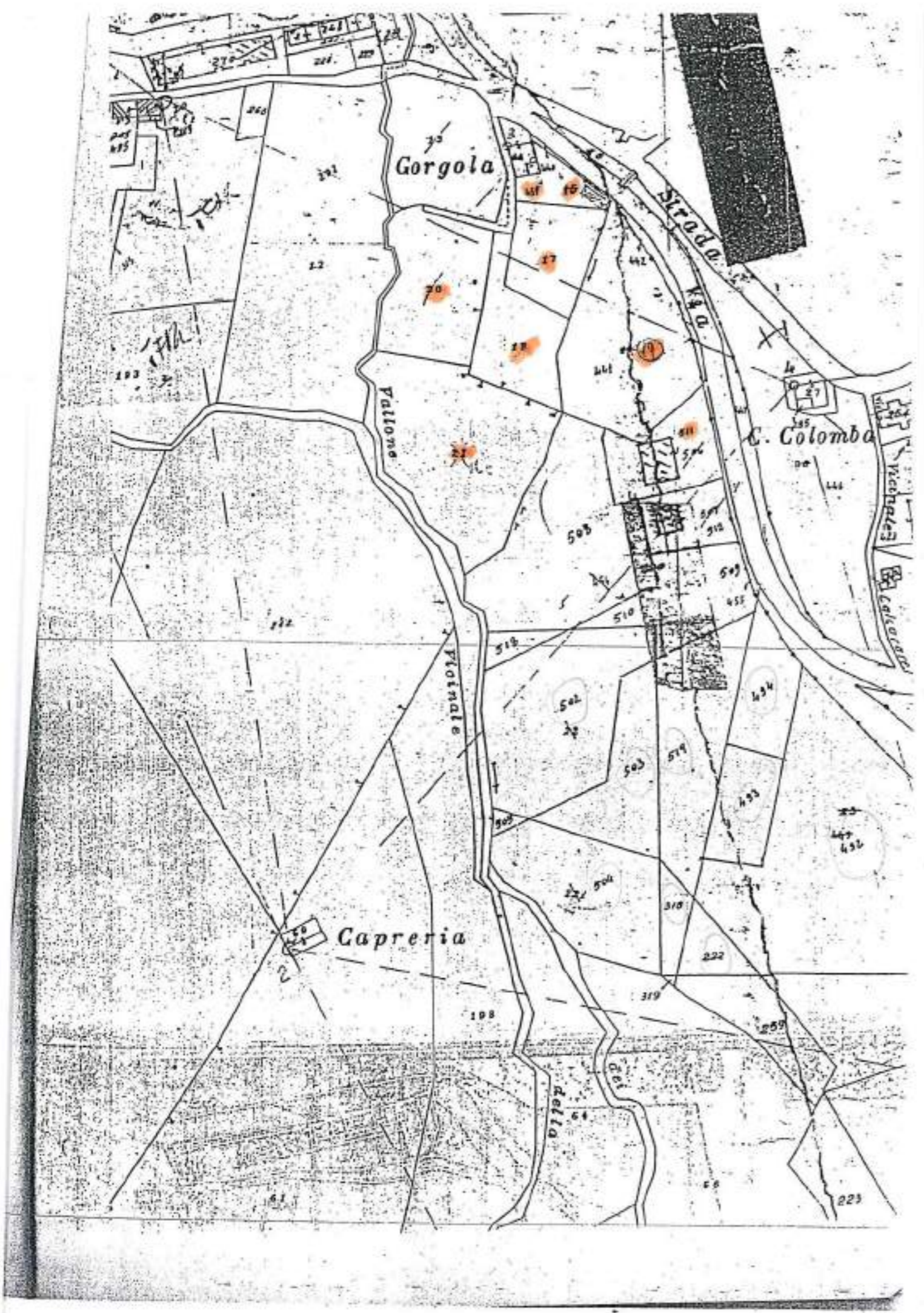
Arch. Angelo Giuseppe Turco



Angelo Giuseppe Turco

19.12.2022 12:00:15

GMT+00:00

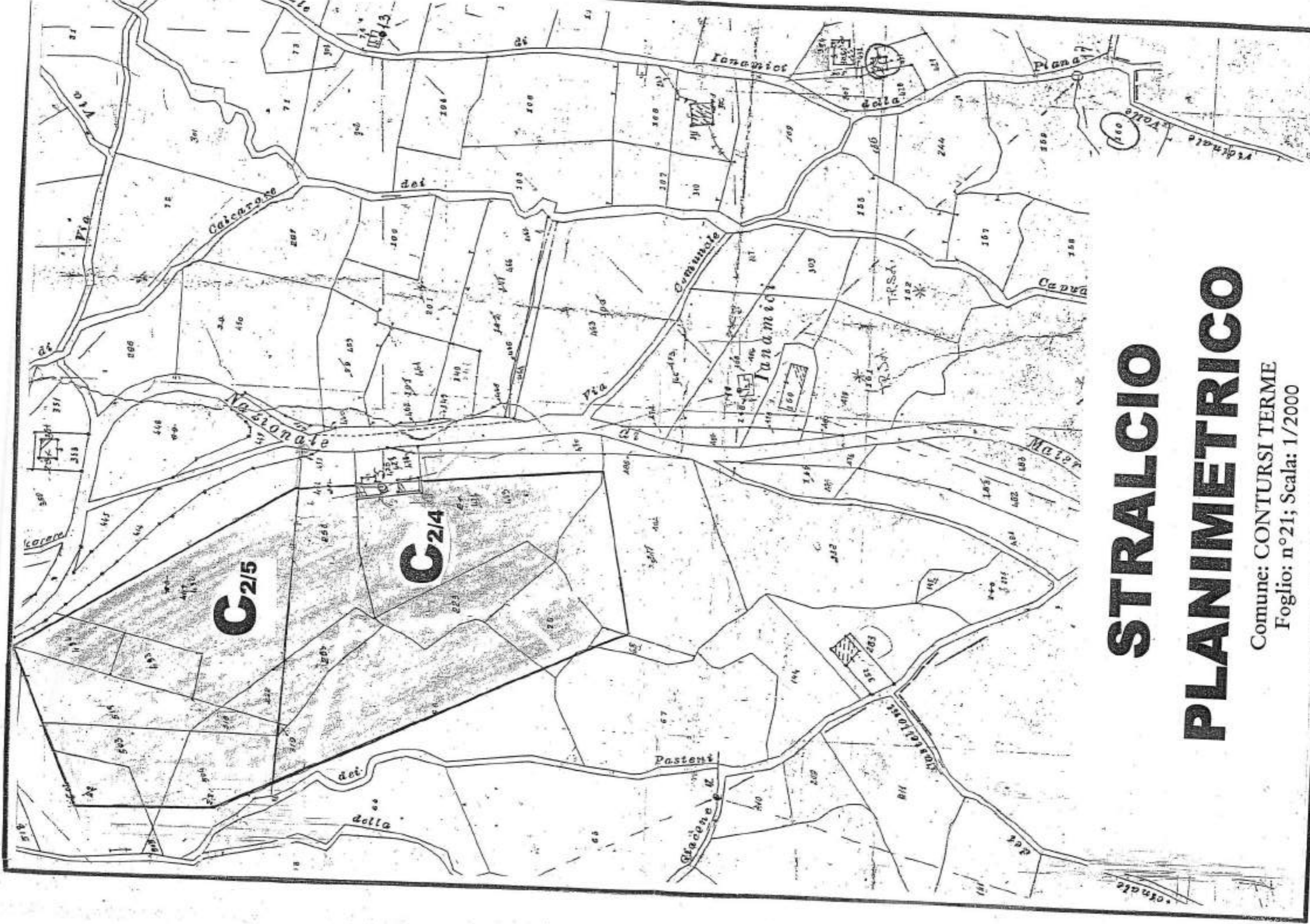




Direzione Provinciale di Salerno Ufficio Provinciale - Territorio - Direttore PALMA PATRIZIA

Vis. tel. esente per fini istituzionali

I Particella: 504



STRALICIO PLANIMETRICO

Comune: CONTURSI TERME

Foglio: n°21; Scala: 1/2000

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

