

**ALLEGATO 2**

## ALLEGATO 2

### INTERVENTI DI INSERIMENTO AMBIENTALE

Premesso che all'allegato 1 della Convenzione vengono richiamate le prescrizioni per l'adeguamento del progetto esecutivo della tratta Alta Velocità Roma-Napoli alle esigenze di inserimento ambientale del tracciato;

considerato che per garantire effettivamente le condizioni di tutela ambientale richieste dal Ministero dell'Ambiente alcuni interventi di inserimento ambientale, per loro intrinseca natura ed oggettiva complessità, presuppongono una definizione progettuale di maggior dettaglio, possibile solo in corso d'opera, degli elaborati tecnici relativi ai temi di cui in appresso;

tenuto conto che in Convenzione sono precisati gli impegni, le modalità operative e le necessarie garanzie per la corretta esecuzione di tali interventi;

nel presente allegato vengono elencati gli interventi per categorie di lavori e distinti in funzione della loro progressione temporale.

**a) INTERVENTI DA DEFINIRE NELLA FASE A DI CUI ALL'ALLEGATO 3, AL FINE DI CONSENTIRE L'ELABORAZIONE DEL PROGETTO COSTRUTTIVO SULLA BASE DEL PROGETTO ESECUTIVO RELATIVAMENTE A:**

**a.1 AMPLIAMENTO AREE DI RIPRISTINO IMBOCCHI IN GALLERIA.**

Sistemazione imbocchi delle gallerie naturali ed artificiali al fine di ottenere un adeguato raccordo morfologico e garantire il ripristino

*[Handwritten signatures]*



naturalistico delle aree in cui sono presenti fasce boscate alterate durante l'esecuzione dei lavori.

Gli interventi previsti consistono in:

- rimodellamento morfologico dei luoghi;
- idrosemina, costituita da una miscela di sementi, emendanti e concimi;
- messa a dimora di specie arbustive autoctone selezionate tra le specie mesofile, termofile e di macchia.

**a.2 AUMENTO DELLE CAMPATE DEI VIADOTTI CON RIDUZIONE DEI RILEVATI.**

Verifica del posizionamento delle spalle dei viadotti al fine di consentire un idoneo raccordo morfologico ed un migliore inserimento paesaggistico ed ambientale dei rilevati di accesso; verifica di dettaglio del posizionamento delle pile al fine di garantire la minore interferenza con i corpi idrici.

Salvo quanto più precisamente individuato dall'Osservatorio Ambientale, i viadotti interessati sono localizzati alle seguenti progressive:

da km	14+903	a	km	15+092
da km	21+258	a	km	21+519
da km	25+573	a	km	25+834
da km	66+367	a	km	66+970
da km	67+128	a	km	67+260
da km	70+992	a	km	71+426
da km	76+526	a	km	77+363
da km	107+260	a	km	107+400

*[Handwritten signature]*



**a.3 TECNOLOGIE COSTRUTTIVE DELLE FONDAZIONI - PALI INCAMICIATI**

Verifica delle tecnologie costruttive dei pali di fondazione adottate al fine di evitare l'eventuale inquinamento delle falde o altri impatti residui.

Si prevede che circa il 5% dei pali di fondazione possa essere incamiciato con lamierino dello spessore di 5 mm.

**a.4 - PROGETTO DI MONITORAGGIO**

Predisposizione del progetto di monitoraggio ambientale con particolare riferimento all'impatto fonico, alle interferenze con l'ambiente naturale antropico.

**B) INTERVENTI LOCALI DA DEFINIRE NELLA FASE B DI CUI ALL'ALLEGATO 3, PREVENTIVAMENTE ALL'INIZIO DEI RELATIVI LAVORI PER CONSENTIRE L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DI INGOMBRO NECESSARIE PER:**

**b.1 AMPLIAMENTO DELLE SEZIONI PER LA VARIAZIONE DELLA PENDENZA DELLE SCARPATE**

Variazione della sezione del corpo ferroviario, finalizzata all'adozione di diverse pendenze delle scarpate che consentano raccordi più dolci con il terreno circostante laddove esitano situazioni paesaggistiche particolarmente delicate.

Salvo quanto più precisamente individuato dall'Osservatorio Ambientale, tali variazioni di sezione sono localizzate nei seguenti tratti:



SPU



da km	18+950	a	km	20+000
da km	40+279	a	km	41+540
da km	53+900	a	km	54+800
da km	72+000	a	km	74+800
da km	99+950	a	km	100+500
da km	110+960	a	km	111+050
da km	112+000	a	km	112+600

### ***b.2 INTERVENTI SU CORPI IDRICI***

Verifica della geometria dei sottoattraversamenti per specifiche esigenze ambientali ed ecologiche, con particolare riguardo ai problemi legati alla fauna esistente.

A tali fini si potrà procedere alla sostituzione dei tombini scatolari con ponticello.

Salvo quanto più precisamente individuato dall'Osservatorio Ambientale, tali interventi sono localizzati alle seguenti progressive:

km 36+788,5  
 km 49+338  
 km 54+188  
 km 59+514,5  
 km 62+937  
 km 88+559  
 km 89+292  
 km 124+133  
 km 143+415

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*



### ***b.3 - OCCUPAZIONI TEMPORANEE***

Sistemazione e/o misure compensative necessarie per mitigare gli impatti dovuti alle occupazioni temporanee di cantiere ed alle eventuali opere provvisoriale.

Tali interventi consistono in:

- riporti di terreno vegetale;
- semina;
- messa a dimora degli alberi e arbusti;
- rimodellamento morfologico;

La nuova viabilità realizzata per gli accessi ai cantieri potrà essere riutilizzata per esigenze locali.



Quella non riutilizzata sarà ripristinata mediante i seguenti interventi:

- asportazione del corpo stradale;
- rimodellamento morfologico;
- riporto di terreno vegetale;
- semina.

Per la viabilità esistente utilizzata durante la fase di cantiere e soggetta ad interventi di adeguamento sono previsti interventi di sistemazione consistenti nella messa a dimora di filari di alberi e nel rimodellamento morfologico delle aree limitrofe.

### ***c) MONITORAGGIO ANTE-OPERAM***

Attuazione della campagna di misure e accertamenti idonei a definire lo stato dell'ambiente ante-operam, riferito ai parametri ambientali di cui è previsto il successivo controllo in fase di monitoraggio.

  *ACU*



**D) SISTEMAZIONI SPONDALI LOCALI**

Interventi per le sistemazioni ambientali locali, atti a garantire il restauro vegetazionale e paesaggistico dei territori contermini alla infrastruttura ferroviaria, con riferimento alle sistemazioni spondali ed alle opere a verde di inserimento ambientale.

Tali interventi consistono in:

- rimodellamento morfologico;
- semina;
- messa a dimora di alberi ed arbusti tipici della vegetazione ripariale locale.

Ove necessario gli interventi saranno realizzati con tecnici di ingegneria naturalistica.

Salvo quanto più precisamente individuato dall'Osservatorio Ambientale, gli interventi sono localizzati alle seguenti progressive:

da km	17+100	a km	18+490	
da km	23+650	a km	23+900	
da km	60+000	a km	72+000	( fiume Sacco)
da km	75+300	a km	78+000	
al km	90+400			
al km	91+000			
da km	95+300	a km	95+600	
da km	107+200	a km	107+400	
da km	110+500	a km	110+650	
al km	116+360			

*[Handwritten signature]*





**E) RIRIPRISTINO AREE DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA E RICOMPOSIZIONE FONDIARIA**

1. Interventi destinati al recupero ed al restauro ambientale dei luoghi interessati direttamente e/o indirettamente dalla realizzazione dell'opera, con riferimento a:
  - sistemazione ambientale di cave di prestito e discariche;
  - recupero e restauro ambientale dei siti di cantiere e delle aree interessate da eventuali opere di carattere provvisoriale che dovranno comunque essere demolite.
2. Predisposizione di un progetto di ricomposizione fondiaria e predisposizione di un fondo di rotazione atto a favorire un eventuale diverso accorpamento delle proprietà.

La ricomposizione fondiaria consiste nella riorganizzazione catastale delle aree residue dei frazionamenti determinati dalla realizzazione della linea in funzione della posizione, dimensione, servitù, destinazione d'uso, etc.

Tale operazione consiste in:

- ricerca dei dati catastali delle aree interessate dal progetto (intestazione catastale della proprietà), completata dalla ricerca presso la Conservatoria dei Registri, fino alla definizione di tutte le mappe con il rispettivo reale diritto di proprietà;
- sovrapposizione delle aree interessate dal progetto e relativo frazionamento, realizzato con rilevamento sul terreno ed inserimento in mappa su supporto informatico;
- individuazione delle destinazioni d'uso del suolo e delle eventuali diverse destinazioni dello stesso a seguito della ricomposizione;

  ARU





- acquisizione delle arce da assoggettare a piano di ricomposizione e cessione delle stesse riaccorpate.



**F) ELETTRODOTTI**

1. Interventi locali, inclusi eventuali interramenti parziali, sulle linee di adduzione al fine di mitigare l'impatto dovuto alla presenza di più elettrodotti nelle vicinanze delle stesse;
2. interventi locali, inclusi eventuali interramenti parziali, sulle linee dedicate nelle zone dove maggiore è l'impatto visivi ad esse dovuto.

**G) MONITORAGGIO IN ESERCIZIO**

Monitoraggio ambientale da condurre, con riferimento all'impatto fonico, per dodici mesi dall'inizio del preesercizio della tratta e, con riferimento alle interferenze con l'ambiente naturale e antropico, per ventiquattro mesi dall'inizio del preesercizio.

Le modalità temporali per la realizzazione di tutti gli interventi sopra menzionati sono meglio precisate nell'allegato 3 alla Convenzione.

  Alla

