

**ALLEGATO 1**

## ALLEGATO 1

### ADEGUAMENTO DEL PROGETTO ESECUTIVO DELLA TRATTA ALTA VELOCITÀ ROMA-NAPOLI ALLE ESIGENZE DI INSERIMENTO AMBIENTALE DEL TRACCIATO.

Verifica sugli elaborati presentati in Conferenza dei Servizi.

- le lettere di paragrafo si riferiscono alle prescrizioni formulate nel parere della Commissione VIA n. 68/92
- gli interventi di ambientalizzazione riguardano tutte le aree indicate nella legenda delle tavv. citate nel presente allegato, sotto la voce "interventi di ambientalizzazione".

#### **a) Geometria d'asse**

##### ***Variante "1" (Pantano)***

- le aree per gli interventi di ambientalizzazione debbono essere estere come da perimetrazione cartografica delle tavv. 16- 17 - 18 - 19 - 20;
- gli interventi connessi alle canalizzazioni idrauliche (di progetto) dei corsi d'acqua debbono essere opportunamente adeguati attraverso:
  - 1 - sistemazione idraulica con opere di ingegneria naturalistica;
  - 2 - adeguamenti locali di impianto vegetazionale;
- le strade di servizio permanente all'opera debbono essere tracciate limitando al minimo l'interferenza con le proprietà e l'individuazione di aree intercluse;
- il rimodellamento delle zone di imbocco in galleria va realizzato con i dovuti accorgimenti paesaggistico-ambientali.



224



### ***Variante "2" (Valle del Sacco)***

- Le aree per gli interventi di ambientalizzazione debbono essere estese come da perimetrazione cartografica delle tavv. 63, 64, 66, 68, 69, 71, 72, 74, 75, 76, 77.

Nelle aree in cui è prevista la sistemazione idraulica di aste del fiume Sacco da effettuarsi a cura del Provveditorato OO.PP. di Frosinone, gli interventi vanno necessariamente coordinati con lo stesso Provveditorato;

- nelle aree non soggette ad interventi di ambientalizzazione va garantita la continuità di accesso ai fondi agricoli;
- il sedime relittuale delle strade deviate va riportato agli usi originari e/o attuali contigui.

### ***Variante "3" (Sterparella)***

- Le aree per gli interventi di ambientalizzazione debbono essere estese come da perimetrazione cartografica della tav.135;
- per diminuire la sottrazione di area boscata la deviazione stradale, che interessa la macchia, prevista dal progetto, deve essere declassata e tracciata in modo da limitare aree intercluse;
- il sedime relittuale delle strade deviate va riportato agli usi originari e/o attuali contigui;
- le nuove strade per la conservazione dell'accesso ai fondi debbono essere tracciate al meglio per evitare ulteriori frazionamenti o interruzione dei coltivi.

### ***Varianti altimetriche***

Le varianti altimetriche per le quali sono richiesti incrementi della livelletta oltre il 18% debbono rispettare gli obiettivi delle prescrizioni del Parere.



all



In particolare, con "migliore aderenza alla plastica dei suoli" si intende, fra l'altro, il contenimento in elevazione dei viadotti, la riduzione di sottrazione di suolo causata dalle trincee, l'ottimizzazione ambientale di incroci ed attraversamenti di qualsiasi natura, la verifica delle condizioni ottimali di sicurezza laddove il tracciato si trovi in adiacenza ad infrastrutture di trasporto su gomma.

Quando (in situazioni locali, e tenuto conto anche dei vincoli tecnici di progettazione) tali misure non si mostrano pienamente sufficienti a soddisfare gli scopi perseguiti, dovranno essere adottati tutti i più idonei interventi di mitigazione per il migliore inserimento dei manufatti nel territorio.

#### **g) Capitolati**

Prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà produrre tutti i capitolati richiesti dal parere della Commissione VIA del 4 agosto 1992.

Inoltre dovranno essere prodotte idonee specifiche tecniche per quelle categorie di opere relative agli interventi di cui all'allegato 2 che non sono già previste nel progetto esecutivo elaborato, fornendo gli elementi necessari per la valutazione economica dei singoli lavori determinata per analogia con quanto previsto nell'art.3.1 della Convenzione.

I suddetti capitolati saranno sottoposti al Ministero dell'Ambiente che provvederà, se necessario, al loro adeguamento ambientale restando inteso che tale adeguamento è vincolante per l'assuntore dei lavori, purché non in contrasto con le specifiche di base strettamente connesse all'esigenza di sicurezza e funzionalità del sistema Alta Velocità e, comunque opportunamente supportato da consolidati risultati.

#### **u) Compensazioni**

Con riferimento particolare all'area di tangenza del tracciato A.V. al lago di S.Giovanni Incarico, tavv. 123, 124, 125:



ALL



- deve essere attentamente verificata la livelletta della locale variante della linea "lenta" Roma-Napoli al fine di ridurre al minimo la profondità delle previste trincee;
- il tratto in trincea di linea A.V. nel quale è prevista da progetto l'adozione di muro di contenimento (km 108.850 km109.050 circa) va realizzato in galleria artificiale;
- su entrambi i tracciati (linea lenta ed A.V.) dovranno essere comunque adottati tutti gli accorgimenti atti a ridurre al minimo la profondità delle trincee e la conseguente sottrazione di suolo;
- le aree per gli interventi di ambientalizzazione debbono essere estese come da perimetrazione cartografica delle tavv. citate;
- i collegamenti stradali principali, ancorché di tipo vicinale, devono essere mantenuti;
- deve essere realizzato lo smantellamento ed il ripristino a verde dell'area di sedime del tratto di linea lenta, esistente, dismesso con la variante.

#### **Prescrizione aggiuntiva**

Soprassuolo delle gallerie con copertura < 7m reso in comodato agli usi agricoli attuali con vincoli di salvaguardia (soprattutto in prossimità degli imbocchi).

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*allu*

