



Direzione Gestione Commesse Captive
 Arca Gestione Commesse Sud - Grandi Appalti
 Il Project Manager Nodi di Catania e Palermo
 Tratte Messina-Catania-Palermo e Palermo-Messina

Via D. Cimarosa, 10
 90145 - Palermo

AREA GEST.COMM. SUD -
 GRANDI APPALTI-PM NODI DI
 CT E PA, TRAT.ME-CT-PA E PA-
 ME
 Data: 03.03.2017
 Prot: AGCS.CPM.0014238.17.U
 Scenario: RS0K (RS20.1D01)

Spett.le RFI S.p.A.
 Direzione Investimenti
 Programma Investimenti
 Sig. Referente di Progetto
 Dott. Ing. S. Leocata
 Via Torino, 1
 98122 MESSINA

Oggetto: Decreto Legge 12 settembre 2014 n.133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n.164. Direttice ferroviaria Palermo - Catania - Messina. Progetto Definitivo Raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova.
Trasmissione allegato 2 rev. C.,

Si trasmette, unitamente alla presente, l'allegato 2 relativo al Progetto Definitivo di raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova che riporta, rispetto alle versioni trasmesse in data 09.02.2017 con nota allegata prot. AGCS.CPM.0008457.17.U e in data 17.02.2017 con nota allegata prot. AGCS.CPM.0010709.17.U, le modifiche richieste da codesta Committenza per le vie brevi.

Relativamente ai contenuti di tale allegato 2, valgono le precisazioni riportate nelle precedenti note di trasmissione su citate.

Cordiali saluti

Ing. Donato Ludovici

Via V. G. Galati, 71 - 00155 Roma
 Italferr S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
 Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
 Sede legale: Via V. G. Galati, 71 - 00155 Roma
 Capitale Sociale Euro 14.186.000,00
 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
 Cod. Fisc. 06770620588 - P. 1/va 01612901007 - R.E.A. 541241



N°	ENTE	RIF. Atto	Parere	Prescrizione Enti		Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE	
				N°	prescrizione				Tempi	Costi v.i.		
1.1				In fase di Progetto Esecutivo dovranno essere effettuate ulteriori indagini geognostiche, infittendo la loro distribuzione, così come indicato nella relazione geologica di definitivo, per la corretta e puntuale definizione delle caratteristiche sismiche dei terreni presenti nei settori di intervento. Tali approfondimenti dovranno essere realizzati mediante ulteriori indagini geofisiche nelle specifiche aree di interesse, in modo da investigare in maniera puntuale e dettagliata tutte le condizioni geologico-stratigrafiche rinvenute lungo il tracciato ferroviario in progetto.	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u>	Il progetto definitivo è comprensivo delle integrazioni consegnate con nota RFI-DIN-DTS-CT/AD011/P/2016/0000222 (e acquisita dalla Commissione con prot. N. CTVA-2016-0003412 del 10/10/2016) risponde alla presente prescrizione. A conferma di quanto sopra detto, si fa presente che nel parere del MATTM n. 2261 del 13.12.2016 al paragrafo 7. Documentazione integrativa, il quadro riiepilogativo riporta l'esattività della documentazione consegnata. Sarà cura dell'Appaltatore verificare il piano di indagini, integrarlo e, se necessario, infittire la loro distribuzione per la fase di Progettazione esecutiva.	In fase di Progetto Esecutivo dovranno essere effettuate ulteriori indagini geognostiche, infittendo la loro distribuzione, così come indicato nella relazione geologica di definitivo, per la corretta e puntuale definizione delle caratteristiche sismiche dei terreni presenti nei settori di intervento. Tali approfondimenti dovranno essere realizzati mediante ulteriori indagini geofisiche nelle specifiche aree di interesse, in modo da investigare in maniera puntuale e dettagliata tutte le condizioni geologico-stratigrafiche rinvenute lungo il tracciato ferroviario in progetto. Sarà cura dell'Appaltatore verificare il piano di indagini, integrarlo e, se necessario, infittire la loro distribuzione per la fase di Progettazione esecutiva.	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.2				In fase di Progetto esecutivo redigere e presentare uno studio di caratterizzazione del clima acustico <i>on-site</i> operam, lungo il tracciato dell'opera e nelle vicinanze delle aree di cantiere.	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u>	Nello sviluppo del progetto delle mitigazioni acustiche non risulta necessario far riferimento ai livelli sonori attuali, in quanto la normativa sull'inquinamento acustico che si è sviluppata a partire dal 1995 (Legge Quadro sull'inquinamento acustico) fornisce con estrema precisione i limiti sonori da rispettare per le varie sorgenti (nel caso di infrastrutture ferroviarie, vige il Decreto Attuativo 459/98). Gli studi acustici vengono quindi sviluppati analizzando lo scenario post operam (ovvero con la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria) e - qualora necessario - lo scenario post mitigazione a verifica del rispetto dei limiti normativi.		NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Valutare il rischio di creare un precedente sulle future progettazioni in caso di accoglimento.	
1.3				In fase di Progetto esecutivo presentare un piano complessivo degli interventi di mitigazione e/o opere a verde, comprensivo di: 1) Quantificazione e localizzazione di dettaglio delle misure di riqualificazione e di sistemazioni post-operam delle sedi delle linee dismesse, in un disegno complessivo volto alla riduzione delle aree intercluse e alla costruzione di connessioni ecologiche coerenti con il più ampio sviluppo della rete ecologica. 2) Approfondimento documentale delle aree intercluse, mediante cartografia a scala adeguata completa della descrizione su superficie e uso attuale e previsto a fine lavori dei suoli interessati, ponendo particolare ricucitura del paesaggio, in stretta relazione ai contenuti ed agli obiettivi delineati nel parere MIBACT. 3) Presentazioni di Foto-Simulazioni post operam in numero adeguato e tali da permettere la comprensione degli effetti percettivi delle misure di mitigazione al raggiungimento dello stadio maturo delle comunità vegetali.	<u>1) Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</u> <u>2) Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u> <u>3) Da recepire nell'ambito degli appalti opere principali e opere compensative</u>	Il progetto definitivo comprensivo delle integrazioni consegnate con nota RFI-DIN-DTS-CT/AD011/P/2016/0000222 (e acquisita dalla Commissione con prot. N. CTVA-2016-0003412 del 10/10/2016) risponde alla prescrizione in argomento ed è conforme al parere MIBACT. Il Progetto Esecutivo approfondirà ulteriormente e nella sua complessità il progetto delle opere a verde.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.4				Preso atto delle possibili interpretazioni degli artt. 10 e 11 delle Norme di Attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione della Regione Siciliana è necessario, al fine di evitare erronee interpretazioni, che il Proponente richieda direttamente alla Regione Siciliana, le cui Norme prevedono la proibizione di nuove tombinature e/o coperture, la validità dell'inquadramento dei nuovi tombini previsti lungo linea, nell'ambito delle opere di attraversamento idraulico.	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u>	In ambito di CdS è stato acquisito il parere positivo della Regione Siciliana pertanto il parere si ritiene temperato. Per la risoluzione di tutte le interferenze individuate sono state progettate 61 opere di attraversamento idraulico di cui 17 della tipologia viadotto/ponticello e 44 della tipologia tombino scatolare/circolare. Quest'ultima tipologia è stata utilizzata per lo scavalco dei corsi d'acqua minori e per garantire il passaggio delle opere di drenaggio di piattaforma ferroviaria da un lato all'altro della linea. In corrispondenza della linea storica esistente, sono già presenti attraversamenti idraulici di piccole dimensioni; tali opere vengono sostituite da nuovi manufatti dalla medesima tipologia utilizzando però dimensioni maggiori al fine di garantire la sicurezza idraulica della linea ferroviaria e del territorio circostante dalle piene con tempo di ritorno duecentennale. I tombini previsti lungo la nuova linea, vanno inquadrati come opere di attraversamento idraulico e non come "tombinature e/o coperture" in quanto rappresentano degli scavalchi puntuali della linea ferroviaria su corsi d'acqua o su incisioni, anche modeste, e non delle coperture di corsi d'acqua in ambito urbano per la realizzazione di viabilità, parcheggi, piazzali etc. Quindi nel valutare la rispondenza al PRGA, è opinione del progettista far riferimento all'articolo 10 delle Norme di Attuazione del PRGA del Distretto idrografico della Sicilia "Opere di attraversamento" che disciplina la necessità di prevedere uno studio di compatibilità idraulica per le nuove opere di attraversamento stradale o ferroviario, o comunque per le infrastrutture interessanti il reticolo idrografico, le fasce fluviali, o le aree pericolose, mentre l'art. 11 "Tombinature e coperture" citato nel quesito, risulta inerente le opere di copertura e tombinamento di lunghi tratti di corso d'acqua in ambito urbano e comunque al fine di acquisire aree a scopi diversi, sottraendole al corso d'acqua naturale. Come sopra evidenziato, nello studio idraulico della linea ferroviaria in oggetto, è stata valutata la compatibilità idraulica dell'intera linea ferroviaria e delle opere di attraversamento idraulico previste in ottemperanza a quanto disposto all'Art. 10. Si segnala che viste le dimensioni del reticolo idrografico minore e delle portate idrologiche stimate, la tipologia di attraversamento idraulico mediante tombino risulta la più adeguata dal punto di vista progettuale; in particolare per le luci di modeste dimensioni (3,00, 2,00 e 1,5 m) i tombini sono le uniche opere di scavalco possibili, mentre per le luci maggiori (da 6,00 e 8,00 m) l'utilizzo di una struttura scatolare garantisce il rispetto dei franchi idraulici previsti dalla norma e la sicurezza idraulica della linea e del territorio circostante senza modifiche sostanziali al piano ferro esistente.			NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
1.5				Dettagliare le opere e gli accorgimenti previsti per evitare o minimizzare il rischio idraulico, affrontando anche gli scenari di esondazione dei fiumi, in particolare nelle operazioni di cantiere, ed approfondire le valutazioni relative a verificare se la presenza di attività di cantiere e/o dell'opera stessa possano innescare fenomeni di instabilità delle sponde prevedendo adeguate opere di mitigazione in tal senso.	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u>	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva e realizzativa in particolare nelle operazioni di cantiere	Proposta di modifica Dettagliare le opere e gli accorgimenti previsti per evitare o minimizzare il rischio idraulico, affrontando anche gli scenari di esondazione dei fiumi, in particolare nelle operazioni di cantiere, ed approfondire le valutazioni relative a verificare se la presenza di tali attività possano innescare fenomeni di instabilità delle sponde prevedendo adeguate opere di mitigazione in tal senso.	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Nella fase di progettazione esecutiva, sulla base delle analisi idrauliche relative alla fase di cantiere, sarà possibile valutare nel dettaglio le aree di possibile esondazione dei corsi d'acqua e verificare le eventuali interferenze con le attività di cantiere. Sulla base di queste analisi si potranno definire tutte le opportune protezioni per annullare il rischio idraulico connesso con tali attività. Nella successiva fase progettuale sarà altresì verificata la possibilità che le attività di cantiere possano innescare fenomeni di instabilità delle sponde dei corsi d'acqua, valutando le più opportune opere di mitigazione temporanee per la salvaguardia dei corsi d'acqua.	
1.6				Dettagliare gli interventi atti ad implementare e deframmentare la connettività ecologica, definendo criteri e soluzioni puntuali per i passaggi faunistici, così da mitigare l'effetto barriera prodotto dall'ampliamento della piattaforma dell'infrastruttura, oltre alla loro progettazione e realizzazione.	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere opere compensative</u>	Si ritiene già ottemperata nell'ambito dell'appalto opere principali come meglio motivato nel seguito. Gli attraversamenti della ferrovia previsti in progetto, utilizzabili dalla fauna locale come passaggi, sono complessivamente n° 61, localizzati lungo i 37 km circa di sviluppo della linea; mediamente è previsto un passaggio ogni 600 m di sviluppo del tracciato. Va evidenziato che i 61 attraversamenti previsti in progetto, costituiti da tombini, ponti e viadotti, sono tutti localizzati in corrispondenza dei naturali percorsi della fauna locale (aste fluviali, fossi, impluvi, etc.) e che la fauna è essenzialmente costituita da mammiferi, anfibi e rettili di piccole dimensioni, tipici degli agro-ecosistemi. Il progetto definitivo, inoltre, potenzia il sistema di connessioni ecologiche fra i sistemi naturali esistenti, prevedendo la piantumazione di circa 30 ha di vegetazione arborea e arbustiva, in coincidenza degli attraversamenti fluviali, fossi di irrigazione, ecc.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
				Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte	<u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u>	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte					è in corso di verifica se risulta possibile inserire tra gli elementi di valutazione dell'offerta tecnica	

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		9	10
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione			
ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.l.	NOTE			
			<p>dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 30 giorni in accordo con ARPA. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:</p> <p>1) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;</p> <p>2) la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;</p> <p>3) la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;</p> <p>4) la limitazione della velocità dei mezzi all'interno del cantiere; tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;</p> <p>5) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;</p> <p>6) l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/Stage IIB;</p> <p>7) la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;</p> <p>8) informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.</p>	<p>Il progetto definitivo prevede, al fine di verificare lo stato di fatto delle aree potenzialmente impattate è prevista una campagna di misura della durata di 2 settimane da ripetersi con cadenza semestrale (1 ogni semestre) per la fase AO per un anno.</p> <p>Il suddetto Piano di Monitoraggio è stato presentato ad ARPA in data 20/04/2016.</p> <p>Per quanto riguarda il punto f (punto 6), si fa presente che le simulazioni modellistiche non hanno previsto per il calcolo dei fattori di emissione unicamente carburanti di tipo Euro IV, bensì dei valori medi e pertanto si ritiene fortemente vincolante prescrivere l'utilizzo di mezzi Euro IV quando i risultati delle simulazioni (di tipo "conservativo") non hanno evidenziato particolari criticità, tale particolare prescrizione introdurrebbe un obbligo che alcuna normativa attuale impone con alterazione condizioni di concorrenza.</p>	<p>Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'installazione di appropriate campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 28 giorni totali con frequenza semestrale, in accordo con ARPA. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:</p> <p>1) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;</p> <p>2) la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;</p> <p>3) la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;</p> <p>4) la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri; tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;</p> <p>5) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;</p> <p>6) l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere;</p> <p>7) la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;</p> <p>8) informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>Nessuna variazione dei costi</p>	<p>economica l'uso di veicoli omologati Euro 4/Stage IIB</p>			
			<p>Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere e successivo alla realizzazione dell'opera sia la continuità della viabilità podereale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di col). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>Il progetto definitivo è stato sviluppato garantendo la continuità delle viabilità, del reticolo irriguo e del mantenimento degli accessi; nel successiva fase di progettazione esecutiva si dovrà dare evidenza di quanto sopra.</p>		<p>ACCOLTA</p>	<p>Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>Nessuna variazione dei costi</p>				

N°	ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti		Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE
				N°	prescrizione				Tempi	Costi v.l.	
1.9				<p>Redigere il Progetto Esecutivo del TRATTO 1 (percorso storico-archeologico Catenanuova-Sferro, di connessione con gli itinerari turistici verso il monte Turchi e il Castello Poirai) e del TRATTO 2 (percorso archeologico-naturalistico Sferro-Simeto, di connessione con gli itinerari esistenti lungo gli argini del Simeto) da trasmettere alla CTVA per l'approvazione in accordo con quanto emerso durante le attività del Tavolo Tecnico e, in particolare:</p> <p>1) definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;</p> <p>2) sviluppando, lungo tutta la tratta prevista dal progetto e a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:</p> <p>2.1 - implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;</p> <p>2.2 - rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (es. IGP, DOC, DOP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie del PAC 2014-2020;</p> <p>2.3 - realizzazione di piantagioni di vegetazione autoctona arboreo-arbustiva, sui lati di tutti i percorsi protetti di mobilità dolce ciclopedonale, al fine di ombreggiarli adeguatamente;</p> <p>3) sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche e tutte le opere d'arte; in particolare si richiede di progettare:</p> <p>3.1 - le passerelle di attraversamento dei guadi;</p> <p>3.2 - le rampe di collegamento tra le sponde del fiume Simeto e il viadotto ferroviario;</p> <p>3.3 - le stazionarie di recinzione; presentando caratteristiche di elevato inserimento paesaggistico e privilegiando i materiali e le tipologie architettoniche tradizionali locali;</p> <p>4) utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;</p> <p>5) prevedendo, per quanto riguarda la vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'identità all'uso;</p> <p>5.1 - uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'utilizzazione dei lavori;</p> <p>5.2 - uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpe verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;</p> <p>6) il cronoprogramma delle opere di compensazione e mitigazione ambientale che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</p> <p>Il progetto definitivo delle opere ferroviarie prevede il ripristino delle strade poderali, adiacenti alla linea ferroviaria, in un sistema continuo di connessione con le porzioni di territorio circostante.</p> <p>Le suddette strade bianche hanno una sezione di 4 metri.</p> <p>Il crono-programma delle opere compensative, prevederà la realizzazione delle piste ciclo pedonali in parziale sovrapposizione al sedime delle strade bianche di progetto definitivo con la conseguente traslazione delle suddette strade bianche poderali. Tale soluzione consentirà di tenere protetto il percorso ciclo-pedonale dagli accessi carrabili ai campi.</p> <p>In ogni caso l'avvio della progettazione esecutiva del Tratto 1 deve avere come precursore la conclusione degli accordi con gli EE LL per la manutenzione e custodia delle opere (prescrizione 1.12), l'avvio della progettazione esecutiva del Tratto 2 deve avere come precursore anche la conclusione positiva del finanziamento da parte della Regione Siciliana di tali opere nell'ambito della Programmazione fondi 2014-2020 (prescrizione 1.13)</p> <p>MOTIVAZIONI di modifica prescrizione:</p> <p>1. nessuna variazione della prescrizione</p> <p>2.1 vedi la motivazione riportata al punto 1.6</p> <p>2.2 nessuna variazione della prescrizione</p> <p>2.3 La piantumazione di vegetazione arboreo-arbustiva richiesta sui lati dei percorsi protetti, necessiterebbe dell'esplosivo di ulteriori 2 metri per ogni lato della pista con maggiore occupazione di aree di pregio agricolo. Pertanto, come già proposto in fase di integrazione del progetto, si ritiene opportuno ottenere solo un parziale ombreggiamento minimizzando le occupazioni. In particolare l'ombreggiamento sarà ottenuto non attraverso un sistema lineare di filare arboreo ma attraverso l'individuazione di punti di sosta lungo il percorso, ottenuti ove possibile in aree residuali non di pregio agricolo.</p> <p>3. nessuna variazione della prescrizione</p> <p>4. nessuna variazione della prescrizione</p> <p>5. per quanto riguarda la raccolta in loco di materiale per la propagazione, la prescrizione risulta di difficile applicazione in quanto la predisposizione di elementi vegetali a partire dalla raccolta dei semi/talee in loco comporta dei tempi di preparazione che potrebbero essere non compatibili con la realizzazione del progetto nonché specializzazioni non comunemente ritrovabili sul mercato.</p> <p>5.1 nessuna variazione della prescrizione</p> <p>5.2 le specie presenti nel progetto sono appartenenti alle serie autoctone e quindi coerenti con la vegetazione locale, pertanto non richiedono, a meno della prima fase di attecchimento, di irrigazione.</p>	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</p> <p>Redigere il Progetto Esecutivo del TRATTO 1 (percorso storico-archeologico Catenanuova-Sferro, di connessione con gli itinerari turistici verso il monte Turchi e il Castello Poirai) e del TRATTO 2 (percorso archeologico-naturalistico Sferro-Simeto, di connessione con gli itinerari esistenti lungo gli argini del Simeto) da trasmettere alla CTVA per l'approvazione in accordo con quanto emerso durante le attività del Tavolo Tecnico e, in particolare:</p> <p>1) definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;</p> <p>2) sviluppando, lungo tutta la tratta prevista dal progetto e a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:</p> <p>2.1 - implementazione e deframmentazione della connettività ecologica;</p> <p>2.2 - rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (es. IGP, DOC, DOP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie del PAC 2014-2020;</p> <p>2.3 - realizzazione, ove possibile, di piantagioni di vegetazione autoctona arboreo-arbustiva a parziale ombreggiamento dei percorsi protetti di mobilità dolce ciclopedonale;</p> <p>3) sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti; in particolare si richiede di progettare:</p> <p>3.1 - le passerelle di attraversamento dei guadi;</p> <p>3.2 - le rampe di collegamento tra le sponde del fiume Simeto e il viadotto ferroviario;</p> <p>3.3 - le stazionarie di recinzione; presentando caratteristiche di elevato inserimento paesaggistico e privilegiando i materiali e le tipologie architettoniche tradizionali locali;</p> <p>4) utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;</p> <p>5) prevedendo, per quanto riguarda la vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco, ove possibile, di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'identità all'uso;</p> <p>5.1) uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'utilizzazione dei lavori;</p> <p>5.2) p.m.</p> <p>6. il cronoprogramma delle opere di compensazione ambientale che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera.</p> <p>In ogni caso l'avvio della progettazione esecutiva del tratto 1 deve avere come precursore la conclusione degli accordi con gli EE LL per disciplinare la consegna/accettazione e per la manutenzione e custodia delle opere (prescrizione 1.12), l'avvio della progettazione esecutiva del tratto 2 deve avere come precursore anche la conclusione positiva del finanziamento da parte della Regione Siciliana di tali opere nell'ambito della Programmazione fondi 2014-2020 (prescrizione 1.13)</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Non si prevede variazioni dei tempi in quanto la progettazione richiesta è indipendente dalla realizzazione dell'opera ferroviaria	Nessuna variazione dei costi		
1.10			<p>Redigere il Computo Metrico Estimativo dettagliato di tutte le opere di compensazione e mitigazione ambientale - Tratto 1 e Tratto 2 - al fine di verificare la quota 2% sull'importo di tutta l'opera, inserendo nel tratto funzionale del progetto del percorso di mobilità ciclopedonale che verrà realizzato da RFI, anche la ristrutturazione del Fabbricato Viaggiatori ex Stazione di Sferro.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</p> <p>Per quanto riguarda il fabbricato di Sferro allo stato attuale l'intervento non risulta inseribile nella quota del 2%, se ne potrà valutare l'inserimento nel successivo sviluppo progettuale di tali opere</p>	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</p> <p>Redigere il Computo Metrico Estimativo dettagliato di tutte le opere di compensazione e mitigazione ambientale - Tratto 1 e Tratto 2, per quest'ultimo previa attuazione delle condizioni di cui al punto 1.13 - al fine di verificare la quota 2% sull'importo di tutta l'opera, inserendo, compatibilmente all'importo assegnato, nel tratto funzionale del progetto del percorso di mobilità ciclopedonale, anche la ristrutturazione del Fabbricato Viaggiatori ex Stazione di Sferro.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
1.11	MATTM - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali	Parere n. 2261 del 20/12/2016	Parere positivo della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al Parere n° 1100/CTVA del 30/11/2012 con prescrizioni.	<p>Acquisire tutte le autorizzazioni da parte degli enti locali coinvolti a diverso titolo.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</p> <p>Le autorizzazioni da parte degli enti locali coinvolti a diverso titolo saranno acquisite nell'ambito della CdS del TRATTO 1</p>	<p>Acquisire tutte le autorizzazioni da parte degli enti locali coinvolti a diverso titolo con apposita CdS per il Tratto 1 con prevista copertura finanziaria in progetto.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.12			<p>Stipulare con i Comuni e tutti gli enti locali interessati accordi e convenzioni al fine di garantire la corretta manutenzione delle opere realizzate.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</p> <p>vedi prescrizione 1.9</p>	<p>Stipulare con i Comuni e tutti gli enti locali interessati, prima dell'avvio della progettazione esecutiva e sulla base del progetto progettuale, accordi e convenzioni al fine di garantire la consegna/accettazione e la corretta custodia e manutenzione delle opere realizzate</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
1.13			<p>Attivare attraverso l'Assessorato Mobilità della Regione Sicilia ulteriori finanziamenti in linea con la strategia di implementazione della mobilità lenta prevista nella Programmazione 2014-2020 al fine di garantire la realizzazione del tratto che non verrà realizzato da RFI all'interno della realizzazione dell'opera.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere compensative</p> <p>E' necessaria la copertura finanziaria dell'opera in precedenza all'avvio della progettazione esecutiva del tratto 2</p>	<p>Attivare attraverso l'Assessorato Mobilità della Regione Sicilia ulteriori finanziamenti in linea con la strategia di implementazione della mobilità lenta prevista nella Programmazione 2014-2020 al fine di garantire la realizzazione del tratto che non verrà realizzato da RFI all'interno della realizzazione dell'opera, in precedenza all'avvio della progettazione esecutiva del tratto 2</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
1.14			<p>Estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili, al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o all'infrastruttura in fase di esercizio. I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</p> <p>Gli studi acustici sono sviluppati secondo le normative vigenti- in virtù di tali norme non si ritiene necessario estendere l'area di studio. Nello specifico gli studi acustici relativi alle infrastrutture ferroviarie vengono sviluppati all'interno delle fasce di pertinenza acustica ferroviaria (250 m per lato a partire dalla rotaia più esterna, come definito nel DPR 459/98), ad eccezione dei progetti relativi a linee con v > 200 km/h per le quali il medesimo decreto prevede di prendere in considerazione solo i ricettori sensibili (ospedali, scuole) fino a 500 m di distanza (art. 4 c.1). Il progetto in questione ha velocità che non supera i 200 km/h.</p>	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</p> <p>Integrare, ove necessario, gli elaborati con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori ubicati</p>	NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
			<p>Integrare gli elaborati con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</p>	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</p> <p>Integrare, ove necessario, gli elaborati con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori ubicati</p>						

N°	ENTE	Rif. Atto	Parere	Rif.		Analisi tecniche, esproprie e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE
				Prescrizione Enti	prescrizione				Tempi	Costi v.l.	
1				1.15	<p>Definire, per ciascun ricettore, il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento delle singole fasi (ante operam, in itinere, post operam e post-mitigazione) evitando l'intervento diretto sul ricettore.</p>	<p>Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva.</p> <p>Tutti i ricettori presenti all'interno delle fasce di pertinenza ferroviaria sono stati censiti con apposite schede di dettaglio (elab. RSK10D22SHIM0006001A), attribuendo uno specifico codice identificativo (fanno eccezione baracche, box, depositi, ecc.). Tali codici sono riportati, insieme alla destinazione d'uso di ogni ricettore, nelle planimetrie di localizzazione dei ricettori censiti (elab. aa RSK10D22PGIM0006001A a RSK10D22PGIM00060021A). Poiché lo studio del clima acustico ha evidenziato criticità solo in tre ricettori molto prossimi alla linea ferroviaria, non si ritiene necessario estendere il censimento oltre la fascia indagata.</p> <p>I livelli sonori riportati nell'elab. RSK10D22TIM0006001A già riportano quelli relativi agli scenari post operam e post mitigazione, in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per lo scenario ante operam, si rimanda a quanto riportato nella risposta alla prescrizione 1.2 • Per lo scenario in itinere (corso d'opera), sarà cura ed onere dell'Appaltatore, nello sviluppo del Progetto Esecutivo, verificare il rispetto dei limiti acustici normativi in corrispondenza dei ricettori coinvolti, in quanto la localizzazione ed il layout di ogni singolo cantiere potrà essere modificato in tale sede. <p>Il ricorso agli Interventi Diretti sui ricettori in luogo di barriere antirumore è previsto sia dalla normativa (DPR 459/98) che dal Manuale di Progettazione di RFI, qualora tale intervento di mitigazione risulti meno impattante. Si sottolinea che nel progetto delle mitigazioni acustiche della Bicocca-Catenuova, tale tipologia di intervento è stata prevista in sole tre occasioni, in alternativa a lunghi tratti di barriera antirumore.</p>	<p>all'interno della fascia di pertinenza</p> <p>Definire, per ciascun ricettore presente nell'area di influenza dei cantieri, il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento nelle fasi in itinere.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	

N°	ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti		Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE
				N°	prescrizione				Tempi	Costi v.L.	
1.16					<p>A monte della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare - ove necessario - i piani di cantierizzazione, con:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dati precisi quantitativi sul fondo dell'NO2 e del PM10 per quelle aree del catanese interessate dal progetto dove si menzionano superamenti dei valori critici; 2) valori dei fattori di emissione calcolati nell'ambito del progetto esecutivo corredati dalle documentazioni illustrative della metodologia di calcolo utilizzata. 	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>In sede di risposta Integrazione consegnate con nota RFI-DIN-DTS-CTAD011VPD015000022 (e archiviata dalla Commissione con prot. N. CTVA 2016-0003412 del 10/10/2016) è stata effettuata una valutazione dell'attuale "fondo" ambientale (per i principali inquinanti compresi NO2 e PM10) dell'area di progetto. L'analisi dei dati ha presentato un quadro ampiamente compreso nei limiti di norma. Si registra, infatti, un unico superamento dell'NO2 in una stazione ubicata in pieno centro urbano di Catania e quindi fortemente condizionata dalle emissioni di traffico veicolare.</p> <p>Considerato inoltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le attività di lavorazione infondono principalmente sulle concentrazioni di polveri; - le concentrazioni previste in corrispondenza dei ricettori ricadenti nei domini di studio prossimi l'area catanese, mostrano valori ampiamente compresi nei limiti normativi; - si ritiene sufficiente, per gli ossidi di azoto, aggiornare - nella successiva fase di progettazione esecutiva - lo stato qualitativo dell'aria attraverso i dati di monitoraggio delle centraline ARPA. <p>In fase di progettazione esecutiva e a valle della definizione della cantierizzazione - intesa come layout di cantiere, numero e tipologie mezzi d'opera impiegati, durata delle lavorazioni, ecc. - si potranno ricalcolare i fattori di emissione dei cantieri previsti.</p>	<p><u>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</u></p> <p>A monte della progettazione esecutiva, a cura del soggetto tecnico, il Proponente dovrà aggiornare - ove necessario - i piani di cantierizzazione, con:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dati precisi quantitativi sul fondo del PM10 per quelle aree del catanese interessate dal progetto dove si attendono valori significativi, sempre per le aree del catanese per gli NO2 dovrà aggiornare nella successiva fase di progettazione esecutiva- lo stato qualitativo dell'aria attraverso i dati di monitoraggio delle centraline ARPA. 2) valori dei fattori di emissione calcolati nell'ambito del progetto esecutivo corredati dalle documentazioni illustrative della metodologia di calcolo utilizzata. <p>Questi elaborati per l'organizzazione operativa dei cantieri andranno consegnati prima del Progetto esecutivo stesso all'Appaltatore</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	nessuna variazione dei costi	
1.17				<p>A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare - ove necessario - i piani di cantierizzazione, con, per ogni cantiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona. 2) Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee; 3) i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali; 4) una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc. 5) un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate. <p>Per i contenuti dei piani di cantierizzazione riguardanti le attività di monitoraggio e le mitigazioni si vedano le specifiche prescrittive contenute nei successivi capitoli "PMA" e "Mitigazioni" del presente quadro prescrittivo.</p> <p>Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM per approvazione al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>Nell'ambito del progetto esecutivo verranno redatti, a cura dell'appaltatore, elaborati specifici del progetto di cantierizzazione e del progetto ambientale della cantierizzazione all'interno dei quali saranno forniti i dettagli relativi ai cantieri di cui ai punti 1, 2, e 3 della presente prescrizione. Relativamente al dimensionamento degli impianti di trattamento e smaltimento delle acque reflue di ogni singolo cantiere e alla predisposizione di un piano di gestione delle eventuali emergenze, si rimanda agli specifici obblighi previsti a cura dell'appaltatore in fase di progetto costruttivo propedeutici al rilascio delle relative autorizzazioni prima dell'installazione dei cantieri.</p> <p>Il progetto risulta approvato in ambito PD e, come previsto dall'art. 166 (comma 5) del D.lgs. 163, tale approvazione non richiede nessun'altra approvazione successiva da parte del MATTM</p>	<p><u>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</u></p> <p>A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare - ove necessario - i piani di cantierizzazione, con, per ogni cantiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona. 2) Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee; 3) i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali; 4) una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc. 5) un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate. <p>Per i contenuti dei piani di cantierizzazione riguardanti le attività di monitoraggio e le mitigazioni si vedano le specifiche prescrittive contenute nei successivi capitoli "PMA" e "Mitigazioni" del presente quadro prescrittivo.</p> <p>Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.18				<p>Relativamente ai cantieri logistici ed operativi per lo scarico delle acque nere si prescrive l'allaccio alla fognatura pubblica o in subordine la realizzazione di un adeguato impianto di trattamento.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>Da recepire nel corso della fase di realizzazione</p>		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.19				<p>Il Proponente provvederà a redigere il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandolo con gli Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto Esecutivo, con i pareri dei suddetti Enti/Autorità, dovrà essere trasmesso al MATTM al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva. La prescrizione è riferita ai cantieri come indicato nel parere.</p>	<p><u>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</u></p> <p>Il Proponente provvederà a far redigere ove necessario in relazione agli impianti di cantiere, il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandolo con gli Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto Esecutivo, con i pareri dei suddetti Enti/Autorità, dovrà essere trasmesso al MATTM al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
1.20				<p>Il Proponente provvederà ad aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con le ARPA regionali, e stabilendo con loro - sia a livello procedurale che esecutivo - le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità ammesse e connesse, ante operam, corso d'opera (cantiere) e post operam (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In considerazione della vicinanza di alcuni ricettori sia alle zone di Cantiere che alle aree di Lavoro, e in relazione agli impatti futuri, ipotizzabili nel periodo di esercizio, si ritiene opportuno ricalibrare il monitoraggio relativo alla componente ambientale "atmosfera", sia in fase ante-operam che di cantiere e post-operam. 2) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali", con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal D. Lgs. 152/06 ss.mm.ii., definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti; 3) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "acque sotterranee", prevedendo, in accordo con ARPA, il controllo di alcuni punti critici attraverso opportuni indicatori, come, ad Es., i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma 4) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "suolo e sottosuolo", in particolare per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva; 5) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore e vibrazioni", per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi post-operam di esercizio. In relazione inoltre al rischio potenziale che il disturbo acustico generato dall'infrastruttura in esercizio o dalle attività realizzate possa determinare impatti sulle specie faunistiche più sensibili, le effettive implicazioni del disturbo acustico in termini di amplificazione dell'effetto barriera dell'infrastruttura dovranno essere verificate in corso d'opera e in fase di esercizio attraverso mirate operazioni di monitoraggio (con indagini sia dell'avifauna, sia sulla fauna terrestre), nelle aree in corrispondenza del passaggio dei corsi d'acqua. I risultati delle verifiche condotte permetteranno di valutare le possibili interferenze tra la linea ferroviaria e, qualora riscontrate, di avanzare ipotesi circa la rilevanza o meno del disturbo acustico per gli eventuali interventi di mitigazione. <p>Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi proposti dal Proponente nella documentazione integrativa presentata) dovranno essere concordati con le ARPA regionali e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.</p> <p>Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e i loro esiti (ed ogni altra attività ante operam, in corso d'opera e post operam ad essi correlata) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p> <p>Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva</p>		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	il confronto con ARPA potrebbe introdurre modalità e tempistiche di monitoraggio attualmente non previste nel progetto di monitoraggio presentato che risulta comunque essere stato condiviso con ARPA stessa in data 20 aprile 2016	
				<p>Relativamente alla componente atmosfera, aggiornare prima dell'avvio del PMA, la caratterizzazione della qualità dell'aria e lo studio delle emissioni/impatti, relativamente alle attività di cantiere e a ciascuna attività legata al Fronte di Avanzamento Lavori, integrando gli inquinanti mancanti in modo da avere un allineamento con i futuri controlli riportati nel PMA a favore di un immediato confronto tra ante operam, corso d'opera e post operam.</p>	<p><u>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</u></p>	<p><u>Si propone di modificare la prescrizione come segue:</u></p> <p>Relativamente alla componente atmosfera, aggiornare prima dell'avvio del PMA, la caratterizzazione della qualità dell'aria sulla scorta di quelle già eseguite e lo studio delle emissioni/impatti, relativamente alle attività di cantiere e a ciascuna attività legata al fronte di avanzamento Lavori, in</p>				Nella relazione del PMA verrà opportunamente richiamato che la caratterizzazione fa riferimento solamente al PM10	

N°	1	2	3	4		5	6	7	8		9	10
				ENTE	Rif. Atto				Parere	Prescrizione Enti		
				N°	prescrizione				Tempi	Costi v.l.		
				1.21		<p>Come detto al punto 1.16, si ritiene necessario la caratterizzazione della qualità aria ante operam unicamente per le polveri, mentre per gli NO2, si potrà verificare nell'area del catanese, lo stato qualitativo dell'aria attraverso i dati di monitoraggio delle centraline ARPA. Nondimeno si potranno ricalcolare i fattori di emissione alla luce della progettazione esecutiva della cantierizzazione intesa come layout di cantiere, numero e tipologie mezzi d'opera impiegati, durata delle lavorazioni, ecc. - per poter procedere a nuove simulazioni modellistiche che tengano conto dell'organizzazione definitiva dei cantieri stessi.</p>	<p>modo da avere un allineamento con i futuri controlli riportati nel PMA a favore di un immediato confronto tra ante operam, corso d'opera e post operam.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		

N°	1	2	3	4	5	6	7	8		10
								Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		
N°	ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.l.	NOTE
1.22				Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, provvederà alla progettazione di dettaglio di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione. La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con l'ARPA regionale e poi trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Non si ritiene necessario dover ripresentare il progetto delle opere di mitigazione al MATTM e ARPA, già ampiamente autorizzate e condivise dagli Enti competenti.	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, provvederà alla progettazione di dettaglio di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione. La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con l'ARPA regionale e poi trasmessa al MATTM prima dell'avvio dei lavori.	PARZIALMENTE ACCOLTA	In linea con le tempistiche di appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.23				Il Proponente in fase ante operam provvederà a trasmettere al MATTM per approvazione un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Il programma lavori verrà ove necessario aggiornato nell'ambito della redazione del progetto esecutivo a cura dell'appaltatore, in modo da essere coerente con i relativi sviluppi progettuali dell'intervento e sarà trasmesso al MATTM, non si ritiene che rientri nelle attività del MATT la approvazione preventiva di tale strumento operativo di gestione dei lavori che viceversa sarà trasmesso per conoscenza.	Il Proponente in fase ante operam provvederà a trasmettere al MATTM il cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo.	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
1.24				Con riferimento alla prescrizione n°7 estendere, in accordo con ARPA, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Già previsto nel PMA e presentato ad ARPA in data 16/04/2016		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
1.25				Con riferimento alla prescrizione n° 7 estendere le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di post operam per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPA.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
1.26				Verificare e documentare in sede di progetto esecutivo, in considerazione delle distanze dai cantieri dei siti di destinazione finale delle terre previsti (la cava più vicina è ubicata a una distanza di 40 km dal tratto infrastrutturale in esame - stazione di Catenanuova), l'eventuale possibilità di utilizzo di nuovi siti di destinazione finale ubicati a distanze minori di quelli attualmente previsti e disponibili, corredandoli delle necessarie indagini e autorizzazioni, nell'ottica di ottimizzare e minimizzare i percorsi di trasporto dei materiali.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali In sede di progetto esecutivo si provvederà ad eseguire un'ulteriore verifica dell'eventuale possibilità di utilizzo di nuovi siti di destinazione finale ubicati a distanze inferiori rispetto a quelli individuati in sede di progetto definitivo. Gli elementi di individuazione dei siti di conferimento derivano da una specifica analisi multicriteriale eseguita sulla base di puntuali parametri di valutazione quali: distanza dal sito, valore economico del conferimento, stato autorizzativo del progetto di ripristino, vincoli insistenti sul sito di conferimento, accessibilità all'area, ecc.. Appare pertanto opportuno non limitare il campo di analisi al solo parametro distanza ma applicare i criteri sopra richiamati per qualificare l'eventuali soluzioni alternative che potrebbero configurarsi in sede di progetto esecutivo.	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Verificare e documentare in sede di progetto esecutivo, in considerazione delle distanze dai cantieri dei siti di destinazione finale delle terre previsti (la cava più vicina è ubicata a una distanza di 40 km dal tratto infrastrutturale in esame - stazione di Catenanuova), l'eventuale possibilità di utilizzo di nuovi siti di destinazione finale ubicati anche a distanze minori di quelli attualmente previsti e disponibili, corredati delle necessarie indagini e autorizzazioni acquisite dall'appaltatore o dalla Ditta titolare del sito, nell'ottica di ottimizzare e minimizzare i percorsi di trasporto dei materiali. A valle dell'eventuale individuazione di tali nuovi siti dovrà essere reterato il processo di analisi multicriteriale messo in atto nell'ambito del progetto definitivo. L'attività di cui sopra non potrà pregiudicare in alcun modo il regolare andamento dei lavori.	PARZIALMENTE ACCOLTA	nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
1.27				Prevedere l'adeguamento del PUT a livello di Progetto Esecutivo per ciò che riguarda le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi, conformemente agli allegati del D. M. 161/2012, aggiornato con: - l'adeguamento del monitoraggio, in fase di cantiere, della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il servizio ARPA di competenza.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Come previsto all'interno del PUT, in fase di progetto esecutivo si provvederà ad adeguare il PUT relativamente alle modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi, conformemente agli allegati del D. M. 161/2012. In riferimento alle attività di monitoraggio ambientale delle acque di ruscellamento delle aree di cantiere, ed in generale per tutte le attività incluse nel Progetto di Monitoraggio ambientale si prevederà a concordare con ARPA metodologie, tempi e frequenze di esecuzione.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.28				Prevedere, in coerenza con il D.M. 161/2012, e con l'aggiornamento richiesto nella precedente prescrizione, che il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo contenga la definizione puntuale di tutte le indicazioni relative alle metodologie di trasporto e messa in opera dei materiali, ed in particolare: - contenga le necessarie valutazioni dall'ARPA Competente per territorio; - preveda di dettagliare ed aggiornare periodicamente, per le aree ad uso promiscuo (materiale di riutilizzo immediato - materiale in deposito temporaneo per il trasporto al deposito finale), la separazione tra le sotto aree preposte, secondo le indicazioni previste nello stesso PUT.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Normale prassi in fase di gestione del cantiere, già prevista nel PUT redatto in fase di progetto definitivo		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.29				Prevedere che, in relazione al PMA (per la parte di competenza sul PUT), il Responsabile Ambientale individuato dal Piano trasmetta i risultati validati del Monitoraggio Ambientale ante operam prima dell'inizio delle attività di cantiere.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Normale prassi in fase di gestione del cantiere, già prevista nel PUT redatto in fase di progetto definitivo		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.30				Verificare che la gestione dei rifiuti, come previsto dal D.M. 186/2006, preveda l'affidamento a gestori forniti dell'autorizzazione unica per impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Parte Quarta, Art. 208, da documentarsi in fase di verifica di Attuazione 1a Fase.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Normale prassi in fase di gestione del cantiere		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.31				Nel rispetto del PUT, nell'ambito della stessa Procedura di verifica di Attuazione 1a Fase, documentare e comunicare la scelta del contenitore finale e/o della discarica autorizzata, fornendo preventivamente la dovuta Autorizzazione e l'attestazione di disponibilità del contenitore.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Normale prassi in fase di gestione del cantiere		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.32				La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare i 1720 giorni della durata programmata dei lavori e terminerà comunque con la conclusione delle operazioni di cantiere.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Già previsto nel PUT.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.33				Prevedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali di drenaggio delle aree di deposito temporaneo riscontrasse valori di concentrazione di un qualunque contaminante > al 75% dei limiti previsti dal D. Lgs. 116/2008 "Attuazione della Direttiva 2006/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CE" e relativo Decreto Attuativo, con riferimento ai parametri batteriologici per acque interne, a rifinire i campionamenti a cadenza quindicinale.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Già previsto nel PUT e nel PMA.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.34				Prevedere, in riferimento alla presenza, come segnalato nel PUT, di diversi corpi idrici sotterranei con superficie piezometrica posta a meno di 1 m dal piano campagna, la realizzazione di almeno 1 piezometro, per ciascuno dei tratti menzionati nel PUT, finalizzati alla caratterizzazione delle acque sotterranee intercettate dagli interventi, tale campagna di monitoraggio costituirà il campionamento ante-operam del Piano di Monitoraggio Ambientale delle acque di falda.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Il Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto in fase di progetto definitivo prevede la realizzazione di una rete di monitoraggio delle acque sotterranee composta da n° 13 piezometri. L'ubicazione di tali piezometri verrà comunque concordata con ARPA, in fase ante operam, anche considerando le porzioni di territorio potenzialmente interferiti dal progetto e indicati nel PUT.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
1.35				Prevedere che la dichiarazione di avvenuto utilizzo del materiale di scavo sia compilata dall'esecutore del Piano di utilizzo a conclusione dei lavori di escavazione ed a conclusione dei lavori di utilizzo del materiale scavato. Le dichiarazioni di utilizzo verranno archiviate e messe a disposizione dell'autorità competente per ogni uso e evenienza.	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali Già previsto nel PUT.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi	
				Verificare, in relazione al piano di campionamento e monitoraggio in corso d'opera, che: - la procedura di campionamento, in accordo con quanto previsto dall'allegato A (Procedura di campionamento in fase	Da recepire nell'ambito de l'appalto opere principali					

N°	1	2	3	4	5	6	7	8		10	
								9			
	ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di IALfer	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESITO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE	
				N°				Tempi	Costi v.l.		
				<p>1.36</p> <p>la procedura di campionamento, in accordo con quanto previsto dall'art. 12 del D.Lgs. n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal D.Lgs. n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture. Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando Militare Esercito competente per territorio.</p>	Già previsto nel PUT.		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi		
				<p>1.37</p> <p>Provvedere, nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla Tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. n. 152/2006, a gestire il materiale presente nella relativa piazzola univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del D. Lgs. n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, comma 1, lettera d) del DM 161/2012.</p>	<p>Da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali</p> <p>Già previsto nel PUT.</p>		ACCOLTA	In linea con tempistiche d'appalto	Nessuna variazione dei costi		
Le prescrizioni dalle n. 2 alle n. 48 sono da recepire nell'ambito dell'appalto opere principali											
2	MIBACT - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio	Nota PROT 34.19.04/20722 del 09/12/2016	Esprime parere favorevole recependo le prescrizioni espresse in Soprintendenza Beni Culturali e ambientali con nota del 28-07-2016 prot. N. 1601	vedi nota 1601 del 28-07-2016							
3	MIBACT - Direzione Generale Archeologia	Nota PROT 34.19.04/20722 del 09/12/2016	Esprime parere favorevole recependo le prescrizioni espresse in Soprintendenza Beni Culturali e ambientali con nota del 28-07-2016 prot. N. 1601	vedi nota 1601 del 28-07-2016						Nella nota trasmessa è stato invertito il protocollo della lettera di trasmissione della Soprintendenza BB.CC.AA. di Enna con la quello della Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania e viceversa; il riferimento alla nota prot. è errata, invece del n. 1601 dovrebbe essere la 1601 del 28.7.2016; viene riportata anche l'approvazione della tratta Catenanuova - Raddusa.	
4	Ministero della Difesa - Comando Logistico dell'Esercito Stato Maggiore - Ufficio Movimenti e Trasporti	Nota Reg2016 0040719 del 30/05/2016	Esprime formale riserva in quanto allo stato attuale non è in possesso degli elementi di valutazione necessari alla formulazione di un parere definitivo. Sarà cura dello scrivente provvedere, entro i termini di legge, alla predisposizione di un apposito atto contenente la determinazione del Ministero della Difesa al termine dell'istruttoria, ovvero comunicare lo stato di trattazione.	superato dal n.5							
5	Ministero della Difesa - Comando Logistico dell'Esercito Stato Maggiore - Ufficio Movimenti e Trasporti	Nota Reg2016 0049074 del 28/06/2016 (segue la nota 0040719 del 30/05/2016)	Parere favorevole con prescrizioni	5.1	Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residui bellici, nel rispetto dell'art. 22 del D.Lgs. n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal D.Lgs. n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture. Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando Militare Esercito competente per territorio.	Il progetto definitivo è corredato da elaborati relativi ai lavori di bonifica delle aree coinvolte (si vedano documenti RSD10D26R8B80000018 "Relazione descrittiva BOE" e "Pianimetrie - BOE"). Tali attività saranno sviluppate nel corso della fase realizzativa.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
				5.2	Siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 09 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", le quali, 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.	In riferimento all'elettrodotto 150KV, necessario per l'alimentazione della SSE di Motta S. Anastasia, non è necessario prevedere una specifica segnaletica che lo renda visibile agli equipaggi di volo, in quanto l'altezza fuori terra del sostegno più alto è inferiore a 61 m (limite previsto dalla circolare per gli ostacoli situati fuori dal centro abitato). Per quanto riguarda la rappresentazione cartografica, tenuto conto che le caratteristiche dell'elettrodotto rientrano tra le opere d'interesse ai fini cartografici, nel corso della fase di progettazione esecutiva saranno comunicati al C.I.G.A. i dati tecnici per l'inserimento sulle carte aeronautiche.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Così come previsto nella procedura indicata al punto 5 della circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 09 agosto 2000, la comunicazione dei dati tecnici dovrà avvenire almeno 30 giorni prima della data di inizio lavori.
				5.3	Sia osservato quanto disposto dal Decreto ministeriale LL.PP. del 04 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.	I sottopassi in progetto hanno tutti altezza libera superiore a 5m.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
				5.4	Sia osservato il D.Lgs 22 gennaio 2004 n.42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.	Sulla base delle verifiche effettuate non sono presenti beni di peculiare interesse militare vincolati ai sensi del 42/2004		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
6	Comando Regione Militare Sud	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO								
7	Aeronautica Militare Comando Scuola dell'AM - III Regione Aerea - Reparto Territorio e Patrimonio - Ufficio Servizi Militari	Nota M_D ABA001-24819 del 19/05/2016 (Nota su PD per Cds) (antecedente alla Cds)	Parere favorevole	Nessuna	Nessuna						
8	Aeronautica Militare Comando Scuola dell'AM - III Regione Aerea - Reparto Territorio e Patrimonio - Ufficio Servizi Militari	Nota M_D ABA001-20890 del 29/04/2016 e M_D ABA001-24178 del 17/05/2016 (NOTA SU INTERFERENZE) (antecedenti alla Cds)	Parere favorevole con prescrizioni	In merito a quanto richiesto con il foglio a riferimento, circa la gestione dei sottoservizi indicati nelle sezioni 115 e 116 che interferiscono con la linea ferroviaria Catania - Palermo, si comunica che dalle indagini effettuate dallo scrivente, anche nell'ambito delle pertinenze del Comando dell'U.S. Navy, non risulta che gli attraversamenti siano attribuibili ad impianti attualmente in uso. Pur tuttavia, dopo attento esame all'area interessata, si segnala che nella sezione 113 ID 29, uno dei due attraversamenti corrisponde con la condotta idrica che proviene dai pozzi denominati W6 e W7 alimentanti il sito di NAS 1, così come rappresentato nei disegni e nella documentazione fotografica allegata. Per quanto riguarda, si invita il Comando Aeroporto in conoscenza voler prendere contatti diretti con ITALFERR per la definizione tecnica dell'interferenza riscontrata. Tanto si comunica, restando in attesa di informazioni sugli sviluppi della problematica.	A seguito interlocuzioni intercorse è stato accertato che la condotta idrica segnalata si trova alla pk 224+621, in prossimità del dismesso casello ferroviario sito al Km 224+592. A seguito dell'invio della proposta di risoluzione dell'interferenza da parte di IALfer, con nota AGCS.CPM.0046570.16.U, l'Ente ha risposto con nota del 12/9/2016 prot. M_DASR0050017056 con alcuni dettagli da adottare nel progetto di risoluzione nell'ambito del PE.	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Prevedere la risoluzione della condotta idrica posta alla pk 224+621, non presente nel censimento di PD, servente l'installazione militare di "NAS1", con un attraversamento interato diretto senza sifone di diametro 200mm, sezionando la linea con valvole a valle e a monte dell'intersezione ferroviaria in appositi pozzetti.	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	I costi dell'opera sono pari a 42.000€		
9	Comando Marittimo Autonomo Sicilia (Marsicella)	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO								
10	Regione Siciliana - Presidente	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO								

N°	ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti		Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE
				N°	prescrizione				Tempi	Costi v.l.	
11	Regione Siciliana Assessorato Regionale dei Beni culturali dell'Identità Siciliana - Dipartimento dei Beni culturali e dell'Identità Siciliana - Servizio Soprintendenza BB.CC.AA. di Enna	Nota prot. n. 1197 del 31/05/2016 Nota prot. n. 1601 del 28/07/2016	Parere favorevole con prescrizione	11.1	<p>Parere trasmesso a RFI e p.c. Assessorato Reg. BB.CC e I.S.: CONSIDERATO che la verifica ai sensi degli Artt.12 e 13 del Decreto Leg.vo. N.42 del 22.01.2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" dei manufatti esistenti lungo la linea storica della ferrovia da dismettere è stata conclusa con la dichiarazione della non sussistenza dell'interesse culturale; ESAMINATI gli elaborati progettuali e verificato che l'intervento prevede il raddoppio del tratto ferroviario Bicocca - Catenanuova facente parte dell'asse ferroviario Palermo - Catania. VALUTATA la congruenza della "relazione paesaggistica" rispetto all'intervento richiesto e verificato che detta relazione contiene le valutazioni previste ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Decreto Leg.vo n.42/2004 e s.m.i. Tutto ciò per quanto di competenza, ai sensi dell'art. 146 del Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m.i., si autorizza l'esecuzione delle opere previste nel "Progetto definitivo nuovo collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della tratta Bicocca - Catenanuova" alle condizioni di seguito riportate: <i>si prescrive che le opere di scavo previste nel progetto nell'area 2, in corrispondenza dei saggi 6,7, 8,9 e 12 siano eseguiti con la sorveglianza di personale tecnico archeologico specializzato...</i></p>	Il progetto definitivo già prevede, per le aree oggetto di scavo, l'assistenza archeologica.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Il parere è endoprocedimentale
	TASK FORCE	UA 5/7/2016 Ferservizi ZNSD/PRT/P/2016/00 21208	NOTA FERSERVIZI DEL 05/07/2016	11.2	<p>Prescrizione a cura Task Force Nella fase di PE dovrà essere recepita l'indicazione di non prevedere la demolizione del F.V. di Muglia sito ai km 200-650 ls. (km 4-500 di progetto)</p>	Su richiesta del RdP ed approfondimenti con Soprintendenza, Ferservizi con nota del 05/07/2016 alla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione, ha ritirato l'istanza di verifica di interesse culturale del FV di Muglia sito ai km 200-650 ls. - km 4-500, non prevedendone più la demolizione. Nella fase di Progetto Esecutivo dovrà essere recepita tale indicazione.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	14.000 € (a detrarre) (per la parte DOCC)	

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		10	
									9			
	ENTE	Rif. Atto	Parere	N°	Prescrizione Enti prescrizione	Analisi tecnica, espropriativa e procedurale di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESITO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE	
									Tempi	Costi v.l.		
12	Regione Siciliana Assessorato Regionale dei Beni Culturali dell'Identità Siciliana - Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - Servizio Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania - Nota prot. n. 11433 del 22/06/2016	Regione Siciliana Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - Dip. Dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana DDG n° 3936 del 23/09/2016	Parere favorevole con prescrizioni	12.1	Parere trasmesso al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Territorio e p.c. Assessorato Reg. BB.CC e L.S.: "...viste le note dell' U.O. di base 10, Sezione per i Beni Demotnoantropologici, inoltre da questa Soprintendenza all'Ass.to Reg. Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, Servizio Tutela Beni Culturali e Ambientali, Unità operativa 28 Tutela dei Beni Architettonici e Urbanistici rispettivamente: 1) prot. n. 11226X del 20/06/2016 inerente comunicazione di proposta di tutela di tombino Km 209+075 in C.ta Sferro km snc Comune di Paternò; 2) prot. n. 11223 X del 20/06/2016 inerente comunicazione di proposta di tutela di pinticello km 212+790 in C.ta Gerbini km snc Comune di Paternò..." "...Considerato che l'intervento ricade anche nell'ambito delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico ope legis, questa Soprintendenza, avendo accertato la sua compatibilità paesaggistica, rilascia la relativa autorizzazione prevista dall'articolo 146, comma 2, del Codice. Ogni eventuale variazione apportata, anche in corso d'opera, che interessa l'aspetto esteriore dell'intervento dovrà essere preventivamente autorizzata dallo scrivente. Non potrà essere rilasciata autorizzazione paesaggistica in sanatoria per quelle opere che abbiano determinato creazione od aumento di superfici (t.lli o volumi), applicandosi, in tali casi, le previste sanzioni penali. Il presente provvedimento, ai sensi dell'articolo 146, comma 4, del decreto legge 31 maggio 2014 n.83, è valido 5 anni ed il termine di efficacia dell'autorizzazione paesaggistica decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per l'autorizzazione dell'intervento..."	Vedi punto 12.2 e 12.3		ACCOLTA	Vedi punto 12.2 e 12.3	Vedi punto 12.2 e 12.3	Il parere è endoprocedimentale vedi delibere al punto 12.2 e 12.3	
					12.2	1) "...Visto il parere prot. N. 11226X del 20/06/2016 e la documentazione di rito ad essa allegata, poi integrata e modificata con nota prot. 13325 del 28/07/2016..." DECRETA che il manufatto denominato tombino Km 209+075 sito nel Comune di Paternò è dichiarato d'interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 1 D.lgs n: 42 del 22/01/2004..." Questa Soprintendenza accoglie la proposta di inertizzazione del manufatto oggettivo, ritenendo che comunque ne sia salvaguardata la fruizione pubblica. Pertanto, sulla base della documentazione acquisita si dichiara che sussistono le caratteristiche storico - antropologiche del bene in oggetto, in quanto manufatto di ingegneria testimonianza eloquente di attività umane produttive inserite in un contesto di produzione agricola e scambi commerciali presenti nel paesaggio urbano del territorio realizzata nella Piana di Catania vicino la Stazione Ferroviaria di Sferro, la Strada Statale n.192	Il PD prevede già l'inertizzazione del manufatto oggetto di tutela.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
					12.3	Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana - Dip. Dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana: DDG n° 3935: "...visto il parere prot. N. 11223X del 20/06/2016 e la documentazione di rito ad essa allegata, poi integrata e modificata con nota prot. 13325 del 28/07/2016..." DECRETA che il manufatto denominato ponticello Km 212+790 sito nel Comune di Paternò è dichiarato d'interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 1 D.lgs n. 42 del 22/01/2004..." Questa Soprintendenza accoglie la proposta di riposizionamento del "Ponticello km.212+790" con il vincolo assoluto di ricostruzione utilizzando i conici lavici preesistenti e ricostituendolo geometricamente così come si presenta alla data odierna, e facendo in modo che comunque ne sia salvaguardata la fruizione pubblica, con l'obbligo di presentazione presso questa Soprintendenza di un progetto dettagliato.	Il PD prevede la demolizione del manufatto (perché interferente con il nuovo tombino IN18 in progetto) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva Nella fase di progettazione esecutiva si concorderà con la Soprintendenza dove riposizionare il tombino.	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	250.000 €		
13	Regione Siciliana Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento dell'Urbanistica - Servizio 3 Affari Urbanistici Sicilia Centrale e nord orientale (province di Messina, Caltanissetta ed Enna)	Nota prot. n. 11522 del 27/05/2016	Parere Favorevole	-	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
14	Regione Siciliana - Assessorato del Territorio e dell'Ambiente - Dipartimento Regionale Ambiente Servizio 3 - Assetto del Territorio e difesa del suolo (fiume Simeto/Dittaino)	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO									
15	Regione Siciliana Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento dell'Urbanistica - Servizio 4 Affari Urbanistici Sicilia sud orientale (province di Catania, Ragusa e Siracusa)	Nota prot. n. 11522 del 27/05/2016	Parere Favorevole	-	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
16	Regione Siciliana - Assessorato Infrastrutture - Dipartimento Infrastruttura della Mobilità e dei Trasporti	Nota prot. n. 6780 del 09/12/2016	Parere Favorevole	-	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
17	Regione Siciliana - Assessorato Regionale Risorse Agricole e Alimentari - Demanio Trazzere e Uti Civili	Nota prot. n. 13009 del 24/05/2016	Parere Favorevole	-	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
18	Provincia Regionali di Enna - Presidente	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO									
19	Comune di Catania - Sindaco	Proposta di delibera N.170 del 08/11/2016	Parere Favorevole	-	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
20	Comune di Catania - Direzione Urbanistica e Gestione del Territorio	Verbale CdS prot. RFI-DINA0011V12016/0001220 del 10/06/2016	Parere favorevole con prescrizioni	-	Si chiede l'ampliamento della sezione stradale del sovrappasso ferroviario, data la rilevanza del traffico veicolare sia presente che futuro	Durante la seduta di CdS si è fornito il seguente chiarimento: Il progetto definitivo prevede, trattandosi di strada provinciale (da norma extraurbana secondaria), una sezione tipo di categoria C1 che è la più ampia per questa tipologia di viabilità, compatibile con l'attuale carreggiata.		NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		10						
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione								
ENTE	Rif. Atto	Parere	Rif	N°	Prescrizione Enti	Analisi tecnica, esproprie e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi		NOTE						
									Costi v.l.								
CONDIZIONI E PRESCRIZIONI PARTICOLARI																	
21	Città Metropolitana di Catania - Sindaco Metropolitan	nota prot.n.32712 del 15/06/2016 (ID n.8198 del 17/05/2016)	Parere Favorevole con prescrizioni	21.1	<p>S.P. n.70/I: Realizzazione di infrastrutture per la eliminazione del passaggio a livello esistente.</p> <p>1) Le rampe di accesso e di uscita dal cavalcavia, presentano una pendenza del 7% e tenuto conto che lungo il tratto di strada in questione esistono sia il MAAS che il Centro Commerciale all'ingrosso, con notevole traffico di mezzi pesanti, si prescrive una ulteriore verifica al fine del ridimensionamento di detta pendenza del 7%.</p> <p>2) Tutti i relitti stradali residui a seguito della realizzazione delle opere in questione, non avendo più le caratteristiche originarie, dovranno essere consegnate al Comune territorialmente competente, con procedura a carico di codesta RFI.</p> <p>3) Tutte le opere d'arte dovranno restare in capo a codesta RFI, atteso che il piano di mantenimento delle stesse, così come la proprietà, rientrano tra le proprie competenze, il tutto a salvaguardia della strada ferrata e relative infrastrutture.</p>	<p>21.1.1) Con nota AGCS.CPM.0070456.16.U del 17-10-16 è stata inviata agli atti della CdS la verifica richiesta, che mostra, per effetto di numerosi vincoli planimetrici presenti nell'area, l'impossibilità a ridurre la pendenza adottata su entrambe le rampe. Ulteriori approfondimenti hanno mostrato la possibilità di diminuire la pendenza sulla rampa lato sud al circa 5.5%. Questa soluzione comporterebbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'inserimento di una campata di cavalcavia in c.a.p. (L=25m); - l'inserimento di una nuova pila intermedia; - l'innalzamento del rilevato lato sud; - l'allungamento dell'intervento lato sud di circa 70m. <p>21.1.2) La consegna dei relitti stradali, a seguito della realizzazione delle opere, al Comune territorialmente competente non potrà essere effettuata dall'Ente proprietario degli stessi mediante trasferimento della relativa proprietà. RFI potrà farsi carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica.</p> <p>21.1.3) Le opere d'arte stradali di attraversamento della linea ferroviaria non potranno rientrare nei patrimoni dell'Ente proprietario della strada, in quanto realizzate a seguito dell'eliminazione del passaggio a livello, e pertanto funzionali all'esercizio stradale e come naturale proseguimento della viabilità. Di conseguenza l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere d'arte stradali, di cui beneficerà l'Ente, faranno capo al medesimo, mentre in capo ad RFI può attribuirsi l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della parte strutturale dell'impalcato.</p>	<p>Si propone di modificare le prescrizioni come segue:</p> <p>21.1.1) Le rampe di accesso e di uscita dal cavalcavia, presentano una pendenza del 7% e tenuto conto che lungo il tratto di strada in questione esistono sia il MAAS che il Centro Commerciale all'ingrosso, con notevole traffico di mezzi pesanti, si prescrive, con riferimento alla rampa lato sud, una ulteriore verifica al fine del ridimensionamento di detta pendenza del 7%.</p> <p>21.1.2) Per i relitti stradali RFI si farà carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica fermo restando l'emanazione degli occorrenti atti da parte dell'ente proprietario.</p> <p>21.1.3) 27. prediligono e trasmettono all'ente preposto apposita convenzione al fine di regolare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria prevedendo che tutte le opere d'arte saranno di proprietà della Città Metropolitana di Catania (ex provincia) in quanto funzionali all'esercizio stradale e come naturale proseguimento della viabilità. Pertanto le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere d'arte stradali saranno a carico dell'Ente gestore, mentre le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della parte strutturale dell'impalcato saranno a carico di RFI. Il tutto regolato da apposita convenzione che RFI trasmetterà all'ente preposto.</p>	<p>21.1.1) PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>21.1.2) PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>21.1.3) PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>21.1.2) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.1.2) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.1.3) Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>21.1.2) 630.000 €</p> <p>21.1.2) 4000 €</p> <p>21.1.3) Nessuna variazione dei costi</p>							
					21.2	<p>S.P. n.77: Realizzazione di infrastrutture per la eliminazione del passaggio a livello esistente.</p> <p>1) L'intervento con la S.S. n.192, dovrà restare in capo all'ANAS S.p.A., mentre la competenza di questo ente sarà a partire dalla cuspid.</p> <p>2) Tutti i relitti stradali residui a seguito della realizzazione delle opere in questione, da trasformarsi in aree a verde, dovranno restare in capo a codesta RFI.</p>	<p>21.2.1) Non accoglibile in quanto naturale continuità funzionale da parte di SP.</p> <p>21.2.2) Accolta in quanto le aree sono funzionali alla realizzazione dell'opera ferroviaria.</p>		<p>21.2.1) NON ACCOLTA</p> <p>21.2.2) ACCOLTA</p>	<p>21.2.1) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.2.2) Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>21.2.1) Nessuna variazione dei costi</p> <p>21.2.2) Nessuna variazione dei costi</p>						
					21.3	<p>S.P. n.24: Realizzazione di infrastrutture per la eliminazione del passaggio a livello esistente.</p> <p>1) L'intervento con la S.S. n.192, dovrà restare in capo all'ANAS S.p.A., mentre la competenza di questo ente sarà a partire dalla cuspid.</p> <p>2) Tutti i relitti stradali residui a seguito della realizzazione delle opere in questione, non avendo più le caratteristiche originarie, dovranno essere consegnate al Comune territorialmente competente, con procedura a carico di codesta RFI.</p>	<p>21.3.1) Non accoglibile in quanto naturale continuità funzionale da parte di SP.</p> <p>21.3.2) La consegna dei relitti stradali, a seguito della realizzazione delle opere, al Comune territorialmente competente non potrà essere effettuata dall'Ente proprietario degli stessi mediante trasferimento della relativa proprietà. RFI potrà farsi carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica.</p>	<p>Si propone di modificare le prescrizioni come segue:</p> <p>21.3.2) Per i relitti stradali RFI si farà carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica, fermo restando l'emanazione degli occorrenti atti da parte dell'ente proprietario.</p>	<p>21.3.1) NON ACCOLTA</p> <p>21.3.2) PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>21.3.1) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.3.2) Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>21.3.1) Nessuna variazione dei costi</p> <p>21.3.2) 4000</p>						
					21.4	<p>S.P. n.102/I: Realizzazione di infrastrutture per la eliminazione del passaggio a livello esistente.</p> <p>1) Tutti i relitti stradali residui a seguito della realizzazione delle opere in questione, non avendo più le caratteristiche originarie, dovranno essere consegnate al Comune territorialmente competente, con procedura a carico di codesta RFI.</p> <p>2) Tutte le opere d'arte dovranno restare in capo a codesta RFI atteso che il piano di mantenimento delle stesse, così come la proprietà, rientrano tra le proprie competenze, il tutto a salvaguardia della strada ferrata e relative infrastrutture.</p> <p>3) L'intervento con la S.S. n.192, dovrà essere adeguata alla normativa vigente di cui al Decreto 19 Aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".</p> <p>4) Nell'intervento del tipo a rotatoria proposta, il centro della stessa dovrà essere coincidente con l'asse della S.P. n.102/I.</p>	<p>21.4.1) La consegna dei relitti stradali, a seguito della realizzazione delle opere, al Comune territorialmente competente non potrà essere effettuata dall'Ente proprietario degli stessi mediante trasferimento della relativa proprietà. RFI potrà farsi carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica.</p> <p>21.4.2) Le opere d'arte stradali di attraversamento della linea ferroviaria non potranno rientrare nei patrimoni dell'Ente proprietario della strada, in quanto realizzate a seguito dell'eliminazione del passaggio a livello, e pertanto funzionali all'esercizio stradale e come naturale proseguimento della viabilità. Di conseguenza l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere d'arte stradali, di cui beneficerà l'Ente, faranno capo al medesimo, mentre in capo ad RFI può attribuirsi l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della parte strutturale dell'impalcato.</p> <p>21.4.3) In PD l'intervento con la SS192 è già progettata come da normativa vigente; in particolare per l'intervento si deve far riferimento al documento "Planimetria di segnaletica e barriere di sicurezza" RSDK10026P7NV0200002A.</p> <p>21.4.4) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva (vedi studio_innesto_rotatoria.pdf).</p>	<p>Si propone di modificare le prescrizioni come segue:</p> <p>21.4.1) Per i relitti stradali RFI si farà carico delle spese di frazionamento, trasferimento ed assistenza tecnica, fermo restando la necessaria emanazione degli occorrenti atti da parte dell'ente proprietario.</p> <p>21.4.3) 27. prediligono e trasmettono all'ente preposto apposita convenzione al fine di regolare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria prevedendo che tutte le opere d'arte saranno di proprietà della Città Metropolitana di Catania (ex provincia) in quanto funzionali all'esercizio stradale e come naturale proseguimento della viabilità. Pertanto le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere d'arte stradali saranno a carico dell'Ente gestore, le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della parte strutturale dell'impalcato saranno a carico di RFI. Il tutto regolato da apposita convenzione che RFI trasmetterà all'ente preposto.</p>	<p>21.4.1) PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>21.4.2) PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>21.4.3) ACCOLTA</p> <p>21.4.4) ACCOLTA</p>	<p>21.4.1) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.4.2) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.4.3) Nessuna variazione dei tempi</p> <p>21.4.4) Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>21.4.1) 3000</p> <p>21.4.2) Nessuna variazione dei costi</p> <p>21.4.3) Nessuna variazione dei costi</p> <p>21.4.4) 30.000</p>						
					CONDIZIONI E PRESCRIZIONI GENERALI												
					21.5				21.5	Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere predisposta apposita convenzione al fine di regolamentare i rapporti tra questo Ente e codesta RFI ed eventuali organi terzi.	RFI predisporrà apposita convenzione che trasmetterà all'Ente preposto		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					21.6				21.6	Tutta la viabilità secondaria, di accesso ai fondi esistenti nella zona di intervento, dovrà essere realizzata a carico di codesta RFI e successivamente dovrà essere consegnata al Comune territorialmente competente, con procedura a carico sempre di codesta RFI.	L'analisi è stata effettuata nell'ambito del Progetto Definitivo, eventuali correttivi saranno recepiti nell'ambito della fase di Progetto Esecutivo.	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Tutta la viabilità secondaria, di accesso ai fondi esistenti nella zona di intervento, dovrà essere realizzata a carico di RFI e successivamente dovrà essere consegnata al Comune territorialmente competente, nel caso di uso pubblico della stessa, con procedura a carico di RFI.	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					21.7				21.7	Dovranno essere previste le opere necessarie per la raccolta e lo smaltimento delle acque piovane sulle strade di nuova realizzazione.	Per tutte le viabilità il PD prevede opere di raccolta e smaltimento idraulico, rappresentate nelle "Planimetrie idrauliche" specifiche per ciascuna viabilità.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					21.8				21.8	Tutte le eventuali barriere di protezione da collocare, dovranno essere conformi al D.M. 21/06/2004.	Il PD è stato sviluppato con riferimento alla normativa vigente.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					21.9				21.9	Tutte le isole di traffico dovranno essere realizzate in conformità alle prescrizioni dell'articolo n.176 del Regolamento del Codice della Strada e dovranno essere segnalate come descritto dall'articolo n.177.	Il PD è stato sviluppato con riferimento alla normativa vigente.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
21.10				21.10	Dovrà essere rispettato il disposto del Decreto 19 Aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", in particolare in materia di distanze di visibilità nelle intersezioni. Pertanto, all'interno dell'intera area di intervento, dovranno essere verificate le condizioni di visibilità secondo il criterio dei triangoli di visibilità relativi ai punti di conflitto di intersezione generati dalle correnti veicolari e dove non dovrà essere realizzato alcun tipo di recinzione e/o di piantagione.	Il PD è stato sviluppato con riferimento alla normativa vigente.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi							
21.11				21.11	Dovrà essere rispettato il disposto del DM 05/11/2001 n.6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".	Il PD è stato sviluppato con riferimento alla normativa vigente.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi							
21.12				21.12	Dovrà essere rispettato il disposto del Codice della Strada (D. Lgs n.285/1992 e successive modifiche ed integrazioni) e del relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. n. 495/1992 e successive modifiche ed integrazioni).	Il PD è stato sviluppato con riferimento alla normativa vigente.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi							
21.13				21.13	Dovranno essere preventivamente acquisiti tutti i pareri degli Enti interessati, nonché espletati tutti gli adempimenti di Legge in ordine alla realizzazione dell'intervento stradale in questione.	I pareri sono stati acquisiti in ambito CdS e gli adempimenti sono da recepire nel corso della fase di realizzazione.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi							

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		10									
									ENTE	Rif. Atto		Parere	Prescrizione Enti		Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESITO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE
													N°	prescrizione				Tempi	Costi v.l.	
					21.14	Non possono essere apportate varianti a quanto autorizzato, senza la preventiva autorizzazione dell'Ente, che si riserva la facoltà di prescrivere, in qualsiasi momento, ed a insindacabile giudizio, tutto quanto non previsto nella presente autorizzazione, per garantire la sicurezza della circolazione stradale.	Le varianti, ove apportate, saranno sottoposte all'iter procedurale fissato dalla normativa.	-	NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi									
					21.15	Le opere non costituiscono servitù permanente sulla strada e sue pertinenze per cui l'Ente, conserverà il diritto di modificare in qualsiasi modo la strada e i suoi manufatti, in tale circostanza o nel caso in cui si manifestano motivi che interessano la sicurezza della circolazione stradale o la tutela del paesaggio, a semplice preavviso, il titolare dell'autorizzazione deve provvedere, a proprie cure e spese, alla soppressione, rimozione o nuovo assetto delle opere dovunque e comunque autorizzate	La realizzazione delle infrastrutture di cui sopra si rende necessaria a seguito della eliminazione dei passaggi a livello, esistenti rispettivamente sulla SP n. 70/1 e sulla SP n. 102/II, ed ineriscono - in termini di connessione strutturale e continuità funzionale - alle viabilità medesime di proprietà della Città Metropolitana di Catania, senza che ciò possa comportare spostamento di attribuzioni proprietarie (o istituzionali) e patrimoniali in capo a RFI.	-	NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi									

N°	3	2	3	Rif	4	5	6	7	8		9	10	
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione				
ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	N°	prescrizione	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.l.	NOTE		
				21.16	L'inottemperanza alle prescrizioni di cui sopra, da parte del titolare dell'autorizzazione, conferirà all'Ente, la facoltà di revocare la presente autorizzazione senza alcun preavviso	Con riferimento al profilo amministrativo, la mancata osservanza di talune prescrizioni, determinata dalle ragioni riportate per ciascuna di esse, non influisce sull'intervenuta approvazione dell'opera pubblica nel suo complesso, anche ad opera di tutte le altre Amministrazioni competenti a vario titolo, se non in presenza di una modalità uguale e contraria a quella con cui è stata approvata l'opera.		NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
				21.17	Nessun onere finanziario dovrà gravare sul bilancio della Città Metropolitana di Catania	Parzialmente accoglibile nei termini specificati per prescrizione n. 1 punto 2, prescrizione n. 3 punto 2 e prescrizione n. 4 punto 1.	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Gli oneri finanziari relativi ai frazionamenti ed assistenza tecnica saranno a carico di RFI	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	costi dettagliati punti precedenti			
22	Comune di Centuripe - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
23	Comune di Centuripe - Ufficio Tecnico	nota prot.n.0006484 del 31/05/2016	Parere Favorevole		Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
24	Comune di Motta Sant'Anastasia - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
25	Comune di Motta Sant'Anastasia - Area 4 - Ufficio Tecnico	nota prot. n. 10872 del 01/07/2016	Parere favorevole * (espresso mediante atto di assenso e relativo nullo osta)		Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
26	Comune di Paternò - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
27	Comune di Paternò - Settore IV Lavori Pubblici	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
28	Comune di Belpasso - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
29	Comune di Belpasso - Ufficio Tecnico	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
30	Comune di Castel di Iudica - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
31	Comune di Castel di Iudica - IV Settore - Servizi Tecnici	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
32	Comune di Catenanuova - Sindaco	Verbale CdS prot. RFI-DIM/A0011/P/2016/00/01220 del 10/06/2016	Parere favorevole		Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
33	Comune di Catenanuova - III Settore Tecnico	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
34	Comune di Misterbianco - Sindaco	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
35	Comune di Misterbianco - Ufficio Tecnico	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO										
36	ANAS S.p.A. - Direzione Centrale Progettazione	Nota Prot. CPA-0043677-P del 02/08/2016	Parere Favorevole con prescrizioni	Prescrizione generale									
				36.1	36.1.1) Tutti i nuovi accessi privati su SS avvengono con obbligo di svolta a destra sia in ingresso che in uscita; 36.1.2) Un opportuno raccordo tra il profilo redirettivo (new jersey) all'interno degli scatolari in progetto e la barriera deformabile esterna, dove necessaria, che ne garantisca il corretto funzionamento.	36.1.1) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva 36.1.2) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		36.1.1) ACCOLTA 36.1.2) ACCOLTA	36.1.1) Nessuna variazione dei tempi 36.1.2) Nessuna variazione dei tempi	36.1.1) Nessuna variazione dei costi 36.1.2) 500€	effettuato incontro 18/07/2016 (vedi verbale ITF-ANAS)		
				Prescrizioni specifiche									
				36.2	SI.01 - interferenza SS192 al Km 0+508 l.p. Prevedere un passaggio pedonale, su entrambi i lati della viabilità, anche se l'esistente non presenta piste e camminamenti prima e dopo l'intervento in progetto.	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Prevedere, in corrispondenza dello scatolare, un camminamento di servizio su entrambi i lati della viabilità protetto da barriera stradale allo scopo di permettere il passaggio ai fini manutentivi.	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	96.000 €	Nello sviluppo del PE si inserirà, in corrispondenza dello scatolare, un camminamento di servizio su entrambi i lati della viabilità, oltre la banchina, protetto da barriera stradale, al solo scopo di permettere il passaggio ai fini manutentivi. (Si veda scheda 1) Attualmente la Streda Statale non prevede un percorso pedonale lungo tutto il suo sviluppo pertanto si prevede di inserire un camminamento di servizio.		
				36.3	NV02-IV02 opera sostitutiva PL 207+913 l.a. (11+750 l.p.) su SP102 (località Sferro) 36.3.1) Verificare che i nuovi accessi sulla SS192 si trovino ad almeno 100 m dal nuovo innesto; 36.3.2) Prevedere corsie di accelerazione e decelerazione per gestire in modo più agevole le manovre di ingresso e uscita dalla nuova viabilità; 36.3.3) Verificare la necessità di inserire una barriera stradale in corrispondenza dell'affiancamento alla spalla del nuovo cavalcavia; 36.3.4) Prevedere una deviazione provvisoria della viabilità in fase di cantiere a doppio senso di marcia.	36.3.1) Si evidenzia che in PD è presente un solo nuovo innesto privato (in corrispondenza della sez.217) sulla SS192, che dista più di 100 m dal nuovo accesso dell'NV02. (vedi scheda 2a); 36.3.2) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva; 36.3.3) Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva; 36.3.4) Da recepire nel corso della fase della progettazione esecutiva	Si propone di modificare la prescrizione come segue: 36.3.3) Inserire un profilo redirettivo (new jersey), in corrispondenza della spalla, opportunamente protetto prima e dopo con un tratto di barriera stradale, mantenendo sempre una banchina di larghezza minima 1,25 m.	36.3.1) ACCOLTA 36.3.2) ACCOLTA 36.3.3) ACCOLTA PARZIALMENTE 36.3.4) ACCOLTA	36.3.1) Nessuna variazione dei tempi 36.3.2) Nessuna variazione dei tempi 36.3.3) Nessuna variazione dei tempi 36.3.4) Nessuna variazione dei tempi	36.3.1) Nessuna variazione dei costi 36.3.2) 44.000 € 36.3.3) 9.200 € 36.3.4) Nessuna variazione dei costi	36.3.2) Nel PE dovranno essere previste corsie di accelerazione e decelerazione, come riportato sul relativo schema planimetrico (vedi scheda 2b). L'allargamento della carreggiata in corrispondenza dell'intersezione tra SS e SP si trova a nord dell'attuale SS192, senza modifiche all'attuale sedime della statale, né agli accessi esistenti. 36.3.3) Gli spazi, in corrispondenza del muro di contenimento posto davanti alla spalla del cavalcavia, non consentono di posizionare una barriera stradale senza interferire con la banchina esistente. Si condivide quindi di inserire un profilo redirettivo (new jersey), in corrispondenza del muro, opportunamente protetto prima e dopo con un tratto di barriera stradale (vedi scheda 2c), mantenendo sempre una banchina di larghezza minima 1,25 m come da sezione tipo. 36.3.4) Si condivide di prevedere la deviazione provvisoria della SS a doppio senso di marcia, come da scheda 2d.		
36.4	NV03-IV03 opera sostitutiva PL 213+320 l.a. (17+112 l.p.) su SS192 (località Gerbini) Modificare il ripristino dell'accesso al termine della rampa sud riposizionandolo opportunamente.	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	46.000 €	Si condivide di ripristinare il nuovo innesto, per garantire gli accessi alle proprietà a sud ovest della linea ferroviaria in progetto, su una viabilità locale con l'utilizzo di un accesso esistente. Non saranno quindi previsti nuovi accessi sulla SS192 (vedi scheda 3)						
36.5	NV09-IV06 opera sostitutiva PL 33+550 e PL 34+820 su strada locale Verificare la posizione dell'accesso privato esistente a nord, in dx al nuovo innesto sulla statale (la distanza deve essere maggiore di 100m)	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	144.000 €	Al fine di rispettare la distanza minima di 100m tra i due nuovi accessi, l'accesso privato è stato riposizionato più a est, lungo la SS192 (vedi scheda 4) Inoltre, per agevolare le manovre di ingresso/uscita dalla SS192 alla nuova viabilità NV09, si condivide di inserire opportune corsie di accelerazione e decelerazione (vedi scheda 4). I nuovi accessi avranno obbligo di svolta a destra sulla statale.						

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		9	10
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione			
ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.l.	NOTE			
					<p>GA01-NV04-NV05 opera sostitutiva PL 222+564 Ls. (26+320 l.p.) su SS 192 Garantire l'accesso privato alla zona industriale, posta a sud della linea ferroviaria, ai mezzi pesanti (traffico eccezionale) mediante l'inserimento di una rotonda al termine della nuova rampa stradale.</p>	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	290.000 €	Si condivide di prevedere una rotonda al limite della rampa sud, in corrispondenza della zona di raccordo con l'attuale statale, avente raggio tale da garantire il passaggio dei mezzi di trasporto eccezionali. Al fine di compattare il più possibile l'intervento, per evitare eccessivo consumo di territorio, è previsto un raggio interno di circa 20-25m con una corona interna sormontabile dai mezzi pesanti. (vedi scheda 5).	
					<p>NV08-IV05 opera sostitutiva PL 32+453 l.p. su strada locale (Catania) Verificare la possibilità di mantenere l'innesto esistente sulla SS417, arretrando l'inizio intervento della rampa nord, in modo tale da non avere un nuovo accesso.</p>	Il PD già prevede il limite di intervento precedente all'innesto esistente (vedi scheda 5)			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					<p>SS103 interferenza con SS417 al km 30+199 l.p. su SS417 36.8.1) Aumentare l'altezza libera all'interno dello scotolare a 6m per permettere il transito di mezzi di trasporto eccezionale; 36.8.2) Mantenere il collegamento con la strada comunale, complanare alla SS a nord della nuova linea ferroviaria; 36.8.3) Prevedere un passaggio pedonale, come per l'SL01, su entrambi i lati della viabilità, anche se l'esistente non presenta piste e camminamenti prima e dopo l'intervento in progetto.</p>	<p>36.8.1) Da recepire nella fase di progettazione esecutiva 36.8.2) Prescrizione già recepita nel PD 36.8.3) Da recepire nella fase di progettazione esecutiva</p>	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue: 36.8.3) Prevedere, in corrispondenza dello scotolare, un camminamento di servizio su entrambi i lati della viabilità protetto da barriera stradale allo scopo di permettere il passaggio ai fini manutentivi.</p>	<p>36.8.1) ACCOLTA 36.8.2) ACCOLTA 36.8.3) PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>36.8.1) Nessuna variazione dei tempi 36.8.2) Nessuna variazione dei tempi 36.8.3) Nessuna variazione dei tempi</p>	<p>36.8.1) 12.300 € 36.8.2) Nessuna variazione dei costi 36.8.3) 88.000 €</p>	<p>36.8.1) Si condivide di aumentare la luce netta interna di circa 50cm per garantire il franco di 6m richiesto; questo determina un punto di minimo della quota altimetrica della strada in corrispondenza del nuovo sottopasso che comporta la necessità di inserire una vasca di raccolta acque meteoriche (vedi scheda 7a) 36.8.2) Si da evidenza che tale collegamento è già mantenuto in progetto (nella planimetria generale non è stata riportata l'indicazione), ed è anche previsto il mantenimento dello stesso durante tutte le fasi realizzative del sottopasso SS103, come da elaborato di "fasi realizzative e opere provvisorie" RSK102261ZSL0300001 (si veda elaborato allegato - scheda 7b) 36.8.3) sarà inserito un marciapiede di servizio a lato della viabilità, oltre la banchina, protetto da barriera stradale, al solo scopo di permettere il passaggio ai fini manutentivi. Vale la stessa sezione proposta per l'SL01 (si veda scheda 1) Attualmente la Strada Statale non prevede un percorso pedonale lungo tutto il suo sviluppo pertanto si prevede di inserire un camminamento di servizio.</p>	
37	Consorzio di Bonifica S Catania	Nota prot.n.0009741 del 31/05/2016	Parere Favorevole con prescrizioni		<p>La società RFI dovrà provvedere a propria cura e spese al ripristino della continuità idraulica di tutti gli impianti consortili interferiti con l'opera di che trattasi, attraverso la realizzazione di nuove condotte in pressione e/o a pelo libero e ogni altra opera irrigua, secondo le modalità esecutive, i particolari di intervento riguardanti manufatti, apparecchiature e tubazioni, che verranno preventivamente sottoposti all'esame di questo Consorzio e dallo stesso autorizzati prima della relativa esecuzione;</p>	Da recepire nella fase di progettazione esecutiva	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue: La società RFI dovrà provvedere a propria cura e spese al ripristino della continuità idraulica di tutti gli impianti consortili interferiti con l'opera di che trattasi, attraverso la realizzazione di nuove condotte in pressione e/o a pelo libero e ogni altra opera irrigua, secondo le modalità esecutive, i particolari di intervento riguardanti manufatti, apparecchiature e tubazioni, che verranno preventivamente sottoposti all'esame di questo Consorzio e dallo stesso autorizzati prima della relativa esecuzione; in particolare dovranno essere risolte le seguenti interferenze non censite in PD: 1 - pk 1-370 - (2 tubi cemento amianto DN 100mm e 150mm); 2 - pk 5-150 - (1 tubo cemento amianto DN 100mm); 3 - pk 5-332 - (1 tubo cemento amianto DN 100mm).</p>	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	61.500 €	<p>Con riferimento alla tabella riepilogativa di censimento delle interferenze idriche di competenza del Consorzio, inserita nel documento RSK10026RGSI000001A "Censimento sottoservizi - relazione descrittiva" sono emerse alcune differenze rispetto al censimento di PD: 1 - pk 1-370 - interferenza non censita da risolvere in PE (2 tubi cemento amianto DN 100mm e 150mm); 2 - pk 5-150 - interferenza non censita da risolvere in PE (1 tubo cemento amianto DN 100mm); 3 - pk 5-332 - interferenza non censita da risolvere in PE (1 tubo cemento amianto DN 100mm); 4 - pk 20+934-interferenza censita con caratteristiche diverse da quella segnalate dall'Ente (in PD sono state mantenute le caratteristiche da Convenzione atto 52/04 - n° 4940); 5 - pk 21+069-interferenza censita con caratteristiche diverse da quella segnalate dall'Ente (in PD sono state mantenute le caratteristiche da Convenzione atto 93/277 - n° 4870); 6 - pk 21+097-interferenza censita con caratteristiche diverse da quella segnalate dall'Ente (in PD sono state mantenute le caratteristiche da Convenzione atto 00/27 - n° 5829);</p>	
					<p>La costruzione delle opere in oggetto dovrà essere concordata con questa Amministrazione per quanto attiene ai tempi di realizzazione ed eseguita in un periodo tale da consentire il regolare esercizio della stagione irrigua, prevista generalmente da Maggio a Ottobre di ciascun anno e comunque secondo una programmazione temporale che Vi verrà comunicata, a seguito di Vostra formale richiesta;</p>	Da recepire nella fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
					<p>Se, nel corso della realizzazione di lavori in oggetto, dovessero essere rinvenute infrastrutture irrigue non attualmente censite nell'elaborato in allegato, codesta spett.le società dovrà, prima risolvere l'interferenza, proporre a questo Consorzio formale e immediata comunicazione.</p>	Da recepire nella fase di realizzazione	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue: Se nel corso della realizzazione di lavori in oggetto, dovessero essere rinvenute infrastrutture irrigue non attualmente censite nell'elaborato in allegato, queste, prima di risolvere l'interferenza, dovrà informare il Consorzio di bonifica.</p>	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
38	IRISAP ex Consorzio Area Sviluppo di CT	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO									
39	Acque sud S.r.l.	Nota prot.n.197716 del 30/05/2016	Parere favorevole con prescrizioni		<p>Dopo un esame delle nostre planimetrie e del vostro progetto definitivo, abbiamo individuato i possibili punti di interferenza con il tratto in oggetto e nello specifico individuata come "interferenza n.152" alla "Tav.n.20_Planimetria censimento sottoservizi Interferiti" del progetto definitivo, sotto il viadotto sul Canale Buttaceto.</p>	Da recepire nella fase di progettazione esecutiva	<p>Si propone di modificare la prescrizione come segue: Il Progetto esecutivo dovrà prevedere la risoluzione della interferenza individuata come "interferenza n.152" alla "Tav.n.20_Planimetria censimento sottoservizi Interferiti" del progetto definitivo posizionata in corrispondenza dell'attraversamento stradale in progetto sul Canale Buttaceto (NV11)</p>	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	45.000 €	<p>Il PE dovrà prevedere la risoluzione della seconda interferenza segnalata dall'Ente (proseguimento delle stesse 3 condotte più a valle in corrispondenza dell'attraversamento stradale in progetto sul Canale Buttaceto). La risoluzione della seconda interferenza sarà analoga alla prima come da stralcio allegato.</p>	
40	Telecom Italia S.p.A.	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO								<p>Pervenuta nota 573409-P del 02/08/16 con preventivo di spesa per lo spostamento degli impianti. Il costo dello spostamento è stato valutato in € 76.610,36 iva esclusa.</p>	
41	Wind/Infostrada	NON PERVENUTO	NON PERVENUTO								<p>Abbiamo stima della risoluzione dell'interferenza pervenuta via mail da Gianluca di Vincenzo (in data 30/09/2015; ore 17:11); OGGETTO: "Raddoppio Bicozza-Catenuova-Raddusa_Risoluzione interferenza con cavo WIND", e successiva conferma, a seguito dell'aggiornamento del progetto, del 10/05/2016; ore 16:15; "OGGETTO: Aggiornamento planimetria interferenza WIND PD Bicozza-Catenuova") che gestisce per RFI il contratto con WIND. La valutazione economica di risoluzione delle interferenze è inserita nel quadro economico del Progetto Definitivo.</p>	

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		9	10
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione			
ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecnica, espropriativa e procedurale di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.i.	NOTE			
42	Terna S.p.A.	Nota prot. TRSPACS/2016/000584 del 30/06/2016 Parere Favorevole con prescrizioni	42.1	Con la presente, Terna Rete Italia S.p.A., in nome e per conto di Terna Rete Elettrica Nazionale S.p.A., di Terna Rete Italia S.r.l. e di Rete S.r.l., proprietarie degli elettrodotti interferenti dalle realizzazioni Vs. opere ferroviarie, segnala di aver verificato l'interferenza di tali opere con due elettrodotti facenti parte della RTN, e pertanto esprime, per quanto di competenza, parere favorevole condizionato alla realizzazione delle opere ferroviarie indicate in oggetto, in quanto: Per quanto riguarda l'elettrodotto a 380 kV "Paternò - Chiaromonte Guffi", attualmente in esercizio, il parere favorevole è condizionato al Vostro impegno di rispettare integralmente quanto già da noi prescritto con nota prot. TRISPA/P20160000149 del 15/04/2016, atteso che, come detto, l'elettrodotto è regolarmente in esercizio e che pertanto all'interno della fascia di rispetto e sicurezza nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva autorizzazione da parte di Terna S.p.A. Nota prot. TRISPA/P20160000149 del 15/04/2016: Dovete verificare nella Vostra progettazione l'interferenza identificata al PD 78 Codifica ELSO al km 217+084 corrispondente all'elettrodotto 380 kV Paternò-Chiaromonte Guffi sotto il quale per mantenere le distanze di rispetto di cui al DM 449/88, non potete installare strutture portanti la Vostra linea di contatto che superino i 9 m (± 0,5 m) di altezza dall'attuale piano rotaia.	Non è stata riscontrata nessuna interferenza			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	L'interferenza in oggetto (PD78 al km 20+877) cade esattamente al centro di una campata, lontana da sostegni TE (circa 21 m) e quindi il nostro progetto è perfettamente compatibile. Inoltre i sostegni TE utilizzati nella tratta in questione hanno tutti una altezza inferiore a 9 dal piano rotaia (circa 7,5 m).		
			42.2	Per quanto riguarda invece l'elettrodotto 380 kV "Paternò - Priolo", Vi ricordiamo che il relativo progetto è attualmente in fase di autorizzazione, avviata dal 20/10/2010, innanzi al Ministero dello Sviluppo Economico ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi della L. 239/2004, ed ha già ottenuto, da quest'ultimo Ministero, in data 28/11/2013, Decreto favorevole V.I.A. di compatibilità ambientale. Il progetto Vi è peraltro già noto in quanto inviati in data 7/11/2011 con nostra lettera prot. n. TE/P20110016935, ivi allegata, senza ricevere da Voi alcuna segnalazione di interferenze con impianti di Vostra competenza. In relazione al detto progetto, abbiamo rilevato le seguenti interferenze con le Vostre opere in oggetto: - prossimità del Vs. tracciato ferroviario con il ns. sostegno n.40 da ingessere su fondo situato nel comune di Catania. L'interferenza è valutabile, sulla base delle cartografie disponibili, in una distanza dell'ordine di 10 m tra l'asse del nostro sostegno n.40 ed il ciglio del rilevato ferroviario, con conseguente difficoltà alla realizzazione e manutenzione del ns. nuovo elettrodotto; - interferenza netta di un Vs. nuovo elettrodotto AT in autorizzazione con il ns. sostegno n.35 da ingessere su fondo situato nel comune di Motta Sant'Anastasia. Ciò premesso, il nostro parere favorevole resta quindi condizionato alla risoluzione delle descritte interferenze, mediante opportune modifiche al Vostro progetto, che siano disponibili ad individuare congiuntamente. In caso riteniate che tale soluzione debba essere individuata dalla scrivente, Vi invieremo il relativo progetto di massima di risoluzione delle segnalate interferenze, i cui costi verranno posti a vostro carico, ai sensi del D. Lgs. 163/06, così come ogni altro costo che Terna debba affrontare per la risoluzione delle suddette interferenze.	In riferimento alle interferenze rilevate tra l'elettrodotto TERNA 380 kV "Paternò - Priolo", attualmente in fase di autorizzazione, si ritiene che la risoluzione debba essere individuata dalla stessa società TERNA Rete Italia, così come indicato nella lettera TRISPA/P20160000584 - 30/06/2016 con la precisazione che gli artt. 170 (interferenze) e 171 (Risoluzione delle interferenze) del D.Lgs. 163/2006 e s.m.l. hanno come presupposto oggettivo - per l'applicazione di quanto ivi disciplinato anche sotto il profilo economico - che il sedime dell'infrastruttura ferroviaria, nel caso specifico, assenta con intesa del Presidente della Regione Siciliana, con compatibilità ambientale ed apposizione di vincolo preordinato all'esercizio giusta Ordinanza del Commissario n. 9 del 14 aprile 2015, pubblicata in G.U. il 30 luglio 2015 nel Foglio delle inserzioni n. 87) interferisca con reti e opere esistenti. Nel caso di specie TERNA rappresenta che "... l'elettrodotto 380 kV "Paternò - Priolo", Vi ricordiamo che il relativo progetto è attualmente in fase di autorizzazione, avviata dal 20/10/2010, innanzi al Ministero dello Sviluppo Economico ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi della L. 239/2004..." per cui la richiesta di TERNA di corresponsione dei costi, a cura di RFI S.p.A., per la variante da apportare all'elettrodotto stesso (allo stato inesistente), si pone in antitesi ai contenuti delle suddette norme.		NON ACCOLTA		In riferimento alle interferenze rilevate tra l'elettrodotto TERNA 380 kV "Paternò - Priolo", attualmente in fase di autorizzazione, il tracciato ferroviario ed il nuovo elettrodotto AT 150 kV di alimentazione della SSE di Motta S.Anastasia, preso atto del parere favorevole, si ritiene che la risoluzione debba essere individuata dalla stessa società TERNA Rete Italia, così come indicato nella lettera TRISPA/P20160000584 - 30/06/2016 Con lettera prot. AGCS.CFM. 0065014.16.U del 26/09/2016 Italferr propone di affrontare, nell'ambito del tavolo tecnico RFI-TERNA, la problematica relativa al riconoscimento da parte di RFI, dei costi che la stessa Terna richiede per la progettazione.			
43	Enel Distribuzione S.p.A.	nota ENEL-DIS-27/06/2016-0415742 Parere Favorevole con prescrizioni	43.1	Si precisa inoltre che: Lo spostamento degli impianti di Enel Distribuzione, discendendo dalla realizzazione del progetto RFI in argomento, deve essere considerato un tutt'uno con il progetto di realizzazione della rete ferroviaria e pertanto tutte le relative autorizzazioni e nulla osta necessari alla sua realizzazione, con particolare riferimento al Regio Decreto 1775/33, debbono essere a Nostro avviso rilasciati in sede di conferenza dei servizi in oggetto, anche al fine di velocizzare l'iter dei lavori;	In considerazione del fatto che l'invio del progetto di risoluzione delle interferenze a cura di Enel Distribuzione non è avvenuto in tempi congrui per sottoporre lo stesso unitamente al progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria interferita alle valutazioni della Conferenza di Servizi. Pertanto, il progetto di risoluzione delle interferenze dovrà essere approvato secondo le procedure proprie del soggetto che ha la competenza a realizzarle, così come previsto dall'art. 171, comma 1, del D.Lgs.163/2006 e s.m.l...		NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
			43.2	Sarà necessario realizzare preventivamente da parte di RFI le opere civili propedeutiche allo spostamento degli impianti Enel Distribuzione, quali in particolare le nuove opere viarie e, nel caso ciò non fosse sempre possibile, concordare preventivamente con Enel Distribuzione eventuali opere provvisorie (in particolare quanto attiene gli attraversamenti della sede ferroviaria);	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	2.200.000 €	Italferr con nota prot. AGCS.CFM.0066583.16.U del 30/09/2016 ha comunicato ad ENEL le proposte di risoluzione. Le risoluzioni alle interferenze Enel Distribuzione, per le quali devono essere realizzate le opere civili propedeutiche allo spostamento degli impianti, censite sulla base della planimetria di risoluzione fornita dall'Ente sono da ubicare alle seguenti progressive di progetto: - da 1+200 a 1+250; da 4+449 a 1+499 - da 5+600 a 5+650; da 7+950 a 8+000 - da 8+350 a 8+400; da 9+800 a 9+850 - da 12+850 a 12+900; da 13+900 a 13+950 - da 17+027 a 17+147; da 17+247 a 17+247 - da 18+298 a 18+348; da 18+448 a 18+498 - da 18+898 a 18+948; da 23+348 a 23+398 - da 24+298 a 24+348; 25+048 - da 27+098 a 27+148; da 27+698 a 27+748 - da 28+248 a 28+298; da 28+748 a 28+848 - da 30+148 a 30+248; 30+948 - da 31+098 a 31+148; da 33+248 a 33+298 - da 33+748 a 33+898 a 33+998 - da 34+848 a 34+998; da 35+448 a 35+498 - 36+198; 36+248 L'intervento di risoluzione, condiviso con enel, è costituito da una tubazione di diametro 400mm, contenente 3 tubi diametro 160mm in uno dei quali è inserito un tritubo 3x50mm. La condotta viene riconnessa all'impianto a monte e valle della linea ferroviaria o della viabilità da appositi pozzetti. Ricevuto preventivo di risoluzione interferenze con nota ENEL-DIS-27/07/2016-0479301, l'importo è riportato nel quadro economico del PD		
			43.3	Al fine di non pregiudicare la continuità del servizio pubblico di erogazione dell'energia elettrica, a messa fuori servizio degli impianti di Enel Distribuzione, ove necessaria durante il corso dei lavori, dovrà essere richiesta con congruo anticipo e potrà essere subordinata alle condizioni di esercizio e/o di carico della rete e ad eventuali condizioni di allerta meteo.	Da recepire nel corso della fase realizzativa, trattasi in ogni caso di ordinarie modalità operative		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
			43.4	Vi precisiamo che è da escludere qualsivoglia promiscuità di impianti terzi nelle canalizzazioni e tubazioni destinate ad ospitare impianti elettrici della scrivente società	Gli standard progettuali già recepiscono la non promiscuità ad ospitare impianti di società diverse all'interno di stesse canalizzazioni e/o pozzetti.				Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
			43.5	Si ritiene opportuno, nelle sezioni trasversali, prevedere la posa di un ulteriore tubo aggiuntivo al fine di consentire in futuro l'eventuale posa di un cavo by-pass in sostituzione del cavo esistente qualora quest'ultimo dovesse essere oggetto di guasto e/o danneggiamenti	Da recepire nella fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi			
			43.6	Questa società ritiene opportuna, in sostituzione della tubazione in acciaio da Voi prevista, la posa dei tubi PEAD (tubi polietilene ad alta densità) PN16, conformi alla norma CEI EN 12201-1/12202-2 e EN ISO 15494, aventi diametro esterno non inferiore a 225 mm e posati se necessario con tecnologia TOC/TOT a trivellazione orizzontale controllata o teleguidata	La prescrizione relativa alla predisposizione degli attraversamenti è recepita al p.to 43.2 (fase di progettazione esecutiva). Per quanto riguarda la richiesta di utilizzo di tubo PEAD, si prevede l'utilizzo di tubo metallico con le tubazioni in materiale isolante collocate al suo interno in quanto la tecnologia costruttiva con lo spingitubo richiede l'utilizzo di una tubazione metallica		NON ACCOLTA					

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		10
									9		
ENTE	Rif. Atto	Parere	Prescrizione Enti	N°	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESITO PRESCRIZIONE	Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione		NOTE	
								Tempi	Costi v.i.		
				43.7	Fermo restando che, le tubazioni così predisposte dovranno attestarsi a dei pozzetti in cui che costituiranno il limite delle vostre opere civili, Vi precisiamo che le stesse non potranno avere raggio di curvatura inferiore a mt 1 e dovranno attestarsi ai suddetti pozzetti ad una quota estradoso non superiore a mt 1 rispetto al piano campagna. Tale condizione deve essere rispettata sia per gli attraversamenti ferroviari in rilevato che in trincea. Le dimensioni di tali pozzetti non dovranno essere inferiori a mt 1 x mt 1	Si prevede che le tubazioni così predisposte si attesteranno a dei pozzetti in cui che costituiranno il limite delle nostre opere civili e che le stesse avranno dimensioni tali da garantire la posa di cavi con raggio di curvatura non inferiore a 1,0m. La quota estradoso sarà di altezza variabile perché funzione della quota del binario rispetto alla quota campagna (rilevato, trincea). I pozzetti dove si attestano la tubazione metallica di attraversamento avranno dimensioni non inferiori a 1,0mx1,0m. Da recepire nella fase di progettazione esecutiva	Si propone di modificare la prescrizione come segue: Fermo restando che, le tubazioni così predisposte dovranno attestarsi comunque a dei pozzetti in cui che costituiranno il limite delle vostre opere civili, Vi precisiamo che le stesse non potranno avere raggio di curvatura inferiore a mt 1 e dovranno attestarsi ai suddetti pozzetti ad una quota estradoso non superiore a mt 1 rispetto al piano campagna nel caso di attraversamenti in rilevato; diversamente tale quota non sarà rispettata per quelli in trincea. Le dimensioni di tali pozzetti non dovranno essere inferiori a mt 1 x mt 1	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
				43.8	Per le interferenze che si risolveranno su nuova sede stradale prevista dal Vs. progetto, alleghiamo sezione tipo relativa alla canalizzazione per posa cavo in tubazione	Da recepire nella fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
44	Snam Rete Gas	Nota prot. Di SIC/78/URZ del 24/03/2016	Parere Favorevole con prescrizioni	44	Verificato il Vs. progetto preliminare per risolvere l'interferenza si renderà necessario provvedere a ns. cura, ma a tutte le spese del soggetto proponente, alla realizzazione di due varianti, come da ns. progettazione preliminare allegata, da noi elaborata ai sensi dell'art.171 comma 2 - del D.lgs 163/2006. Gli oneri affrontati per la predetta progettazione da noi eseguita ammontano ad € 3.900. All'interno dei predetti elaborati, sono state da noi evidenziate e distinte le aree necessarie in via temporanea (per occupazione) ed in via permanente (per servizi/espropri) alla realizzazione delle ns. opere (che dovranno assolutamente essere verificate/aggiornate in occasione della redazione del progetto definitivo), così da consentirvi di apporre necessario Vincolo precidato all'Esproprio/Asseveramento e successivamente emettere/ottenere a favore di Snam RG gli idonei titoli. Sulla scorta dei predetti elaborati, gli oneri ad oggi individuati per la risoluzione dell'interferenza ammontano in via estimativa a Euro 492.500 più IVA nella misura dovuta. Il tempo occorrente per la risoluzione dell'intera interferenza è stimabile in 24 mesi, a decorrere dalla data ultima: - di consegna a Snam RG, da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore, del progetto definitivo della Vostra infrastruttura approvato dal CIPE; - dal pagamento anticipato a Snam RG - da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore degli oneri per la risoluzione delle interferenze; - della messa a disposizione a Snam RG - da parte Vostra o del soggetto aggiudicatore con idoneo titolo delle aree necessarie per la realizzazione e l'esercizio dei ns. impianti; - resta inteso che, in difetto, Snam RG resterà mallevata e sollevata da ogni responsabilità nei confronti Vostr, del soggetto aggiudicatore e/o di terzi.	Con riferimento alla prescrizione SNAM fa trasmettere un progetto di risoluzione solo in data 24 marzo 2016 a seguito prima richiesta IT/RFI in data 29/09/2015 e ulteriore sollecito in data 10/12/2015, che consentisse in tempi utili la sottoposizione dello stesso unitamente al progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria interferita alle valutazioni della Conferenza di Servizi tenutasi il 31 maggio 2016, il relativo progetto dovrà essere approvato secondo le procedure proprie del soggetto che ha la competenza a realizzarle, così come previsto dall'art. 173, comma 1, del D.lgs.163/2006 e s.m.l.		NON ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	22.000 €	Il costo della risoluzione delle interferenze si riferisce al solo costo degli espropri poiché il costo delle opere è già compreso nel QE del PD
45	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	Verbale CdS prot. RFI-DIN/A0011/P/2016/001220 del 10/06/2016	Parere Favorevole	45	Nessuna	Nessuna			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	
46	SAC Aeroporto di Catania	nota prot. 4504 del 30/06/2016	Parere favorevole dalla progressiva 0.00 alla progressiva 35.00 Parere favorevole con prescrizioni dalla progressiva 35.00 fino al termine dell'intervento	46.1	Modificare gli interventi che vanno ad incrementare l'elevazione degli ostacoli alla navigazione aerea presenti, che già oggi penalizzano l'operatività aeroportuale e che hanno comportato lo spostamento della soglia pista, riducendo le distanze disponibili all'atterraggio degli aeromobili.	Vedi analisi 47.1		ACCOLTA	Vedi analisi 47.1	Vedi analisi 47.1	
				46.2	Non deve essere incrementata l'interferenza prodotta dalla massa ferrosa ferroviaria, fissa ed in movimento, alle strumentazioni di assistenza al volo. Pertanto, dovrà essere presentato, in valutazione, uno specifico studio aeronautico che verifichi l'impatto prodotto sulle strumentazioni di assistenza al volo dall'incremento degli armamenti e dei convogli previsti.	Vedi analisi 47.2		ACCOLTA	Vedi analisi 47.2	Vedi analisi 47.2	
				46.3	Dovrà essere verificata la coerenza del carico antropico, eventualmente prodotto a seguito dell'intervento previsto sulla stazione ferroviaria di Bicocca, con le previsioni del Piano di Rischio adottato dal comune di Catania.	Vedi analisi 47.3			Vedi analisi 47.3	Vedi analisi 47.3	
47	ENAC	nota prot. 0068741-P del 01/07/2016	Parere Favorevole con prescrizioni	47.1	Dovranno essere modificati gli interventi che vanno ad incrementare l'elevazione degli ostacoli alla navigazione aerea presenti, che già oggi penalizzano l'operatività aeroportuale e che hanno comportato lo spostamento della soglia pista, riducendo le distanze disponibili all'atterraggio degli aeromobili.	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva, vds 47.1	Dovranno essere modificati gli interventi che vanno ad incrementare l'elevazione degli ostacoli alla navigazione aerea presenti.	ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	492.000 €	Il recepimento della prescrizione troverà attuazione ricorrendo, ove necessario, all'abbassamento della quota dell'altezza della linea di contatto di progetto (Hic) dal piano ferro realizzando una linea di contatto che nella stazione di Bicocca garantirà le attuali condizioni di sagoma esercizio e non la sagoma di progetto Gabarit C. Tali interventi troveranno applicazione su tutti i nuovi sostegni interferenti con le superfici definite dal Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti.
				47.2	Non potrà essere incrementata l'interferenza prodotta dalla massa ferrosa ferroviaria, fissa ed in movimento, alle strumentazioni di assistenza al volo. A tal fine dovrà essere presentato in valutazione alla scrivente Amministrazione uno specifico studio aeronautico che verifichi l'impatto prodotto sulle strumentazioni di assistenza al volo dall'incremento degli armamenti e dei convogli previsti.	Per quanto riguarda la massa ferrosa in movimento vista la nota di Direzione commerciale del 7/10/2016 prot. RFI-DCE-DTS/A011/P/20160385, che precisa che negli ultimi tre anni sono transitati treni con peso massimo consentito dalla linea con trasporto di rottami di ferro, condizione non superabile per problemi di pendenza linea a monte della stazione di Bicocca, tale prescrizione risulta soddisfatta. Per quanto riguarda l'impatto sulle strumentazioni dell'aumento della massa ferrosa fissa, sarà valutata l'interferenza in base alla verifica che ENAC effettuerà dello studio aeronautico presentato con eventuali prescrizioni sul progetto esecutivo.		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Con nota RFI-DCE-DTS/A0011/P/2016/00389 del 07/10/16 RFI-DCE ha comunicato che la massima massa rimorchiata transitante dall'impianto di Bicocca è pari a 1.300 t. A seguito di specifica richiesta di ENAC in merito al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Catania - Palermo, si è resa necessaria una serie di verifiche volte ad individuare e, laddove eventualmente rilevate, quantificare le possibili interferenze indotte dalla modifica in progetto nei confronti dei segnali dell'US CTN a servizio della pista RWY 08 del vicino Aeroporto di Catania Fontanarossa. In modo particolare le verifiche consistono di simulazioni, effettuate da personale specializzato, basate sulla situazione attuale (condizione di partenza) dell'armamento ferroviario e dell'attrezzaggio della trazione elettrica rispetto a quella di progetto, limitatamente al tratto interessato dalle aree di influenza della citata radiostazione, riconducibile sostanzialmente al tratto di linea ferroviaria antistante la testata pista RWY 08 dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa. Nelle more del completamento delle simulazioni, sentiti i pareri preliminari degli stessi professionisti incaricati, ed in considerazione del fatto che la linea ferroviaria nel tratto interessato subirà modifiche di modesta entità, limitate all'inserimento di deviatori con il piano del ferro mantenuto alla stessa quota dell'attuale (ovvero "a raso"), nonché sostituzione di un tratto della palificata della TE (peraltro con i nuovi sostegni di altezza minore rispetto agli attuali per limitare l'ostacolo geometrico), si può supporre che gli incrementi di massa ferrosa previsti per il piano del ferro e per gli attrezzaggi determinino (laddove accertabili) variazioni trascurabili e comunque non significative nella stabilità e nella qualità dei segnali radioelettrici e che per questo motivo gli stessi potranno rimanere nell'intervallo di tolleranza ammesso dalla vigente normativa tecnica internazionale. Anche per quanto riguarda l'eventuale incremento della massa ferrosa mobile (possibile aumento del numero dei convogli in transito per effetto del raddoppio di linea), l'intervento in parola, come detto, non modifica il numero di binari nel tratto interessato dalle verifiche, pertanto, a prescindere dal numero di transiti, l'effetto di disturbo, se occorrente, indotto dalla massa del treno è già presente nelle attuali condizioni di esercizio. Analogo discorso può essere fatto per la presenza della linea elettrica (3000 V in corrente continua) e dell'associato campo elettromagnetico generato dalla circolazione dei treni: fatte salve eventuali future modifiche al materiale rotabile in esercizio sulla linea in questione (al momento di tipo tradizionale e comunque non prevedibile), la linea di contatto, in base alle informazioni attuali, è prevista comunque delle stesse caratteristiche elettriche (3000 V CC); si ritiene pertanto che la linea elettrica non determinerà effetti diversi da quelli eventualmente già in essere nelle condizioni attuali.
				47.3	Dovrà essere verificata la coerenza del carico antropico, eventualmente prodotto a seguito dell'intervento previsto sulla stazione ferroviaria di Bicocca, con le previsioni del Piano di Rischio adottato dal comune di Catania.	RFI con nota prot. RFI-DIS.CT/A0011/P/2016/000023 del 07/10/2016 comunica che il numero di unità lavorative contemporaneamente presenti è pari a 33. Vista la nota di Italferr AGCS.CPM.0008056.17.U del 8/02/2017 che certifica che non è prevista aumento di volumetria nella stazione di Bicocca non si prevede aumento conseguente di carico antropico per effetto dei lavori, si ritiene tale prescrizione soddisfatta.			Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	

N°	1	2	3	Rif	4	5	6	7	8		9	10
									Implicazioni connesse al recepimento della prescrizione			
ENTE	RIF. Atto	Parere	Prescrizione Enti	Analisi tecniche, espropriative e procedurali di Italferr	PROPOSTA MODIFICA PRESCRIZIONE	ESTITO PRESCRIZIONE	Tempi	Costi v.l.	NOTE			
48	Gas Natural distribuzione Italia	nota prot.n.245_16_SSTT_55 del 30/05/2016	Parere Favorevole con prescrizioni	48.1	La richiesta di adeguamento della condotta del gas metano, necessario al rispetto delle prescrizioni normative vigenti a seguito dei lavori in oggetto, deve pervenire ai nostri uffici siti in San Gregorio di Catania (CT), via Tevere 2;	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi	Nota prot. n°1736_16_ESP_DG La scrivente società, Concessionaria del servizio di distribuzione del gas metano nel comune di Motta Sant'Anastasia, trasmette una relazione al fine di illustrare gli interventi da realizzare per risolvere le interferenze delle opere con la rete di distribuzione del gas metano. Gli interventi e di conseguenza gli importi riportati nell'elaborato trasmesso sono condizionati dalle premesse eposte, dal progetto esecutivo dell'opera e dai rilievi che saranno effettuati prima dell'inizio dei lavori per verificare la fattibilità delle soluzioni proposte.	
				48.2	Alla richiesta, previo sopralluogo con i progettisti o la D.L. per la definizione delle modalità operative, tenendo anche conto della continuità del servizio, seguirà un preventivo di spesa	Da recepire nel corso della fase di progettazione esecutiva		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
				48.3	Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere accettato il preventivo di spesa	Da recepire nel corso della fase realizzativa		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
				48.4	Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere comunicati i riferimenti della ditta esecutrice dei lavori e della Direzione Lavori	Da recepire nel corso della fase realizzativa		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		
				48.5	Le opere relative ai lavori di adeguamento delle tubazioni di gas metano dovranno essere realizzate dallo scrivente	Prescrizione a carattere generale		ACCOLTA	Nessuna variazione dei tempi	Nessuna variazione dei costi		