



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 10814]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Riattivazione collegamento "Scalo Merci Pericolose" sulla dorsale sinistra Candiano alle linee Castel Bolognese - Ravenna, Faenza - Ravenna e Ferrara - Ravenna. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. con nota 13/12/2023, acquisita al prot. MASE-295.del 02/01/2024, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di riattivazione del collegamento "Scalo Merci Pericolose", sulla dorsale sinistra del canale Candiano, alle linee Castel Bolognese - Ravenna, Faenza - Ravenna e Ferrara - Ravenna, localizzato nel comune di Ravenna, in sinistra idrografica del canale Candiano.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi propedeutici alla riattivazione del collegamento "Scalo merci pericolose" sulla Dorsale Sinistra Candiano alle linee ferroviarie Ferrara-Rimini e Ravenna-Bologna. Gli interventi sono localizzati nel comune di Ravenna, in sinistra idrografica del canale Candiano, che collega la città con l'area portuale e costituisce parte del porto commerciale e industriale di Ravenna.

Attualmente, sullo scalo in sinistra Candiano sono presenti 5 binari (denominati: I, II e II Candiano, I e II Baiona). Secondo quanto riportato dal proponente, l'intervento consentirà di spostare gran parte dell'attuale traffico ferroviario dello scalo merci oggi operante in Stazione Centrale al nuovo scalo.

In data 20/02/2024 si è svolta presso questa Direzione Generale una riunione con la Società proponente, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e la Regione Emilia Romagna, nel corso della quale è stato illustrato il progetto in questione e sono state affrontate le tematiche ambientali ad esso connesse.

Con nota del 10/04/2024, acquisita con prot. MASE- 67161 di pari data, la Società proponente ha precisato che lo scalo merci in sinistra Candiano è di tipo raccordato, con funzione di composizione/scomposizione dei treni merci in partenza/in arrivo e nello stesso non è consentito alcun carico/scarico e trasbordo di merci dai carri ad altri mezzi e viceversa.

La Lista di controllo riporta che le opere di progetto rappresentano uno dei due interventi previsti sulle sponde sinistra e destra del canale Candiano, volti a potenziare gli scali merci ferroviari a servizio del porto di Ravenna.

I collegamenti ferroviari sono costituiti dalle richiamate linea ferroviarie Ferrara-Rimini e Ravenna-Bologna, in cui transitano prevalentemente treni a carattere regionale; da Rimini, Ferrara e Bologna si possono poi sfruttare le linee a lunga percorrenza.



Figura 1: Inquadramento territoriale degli interventi (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità dell'intervento è lo spostamento di gran parte dell'attuale traffico ferroviario dello scalo merci oggi operante in Stazione Centrale allo scalo merci in sinistra Candiano.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che l'intervento in esame si rende necessario per lo sviluppo del comprensorio ferroviario del Porto di Ravenna e delle attività industriali e commerciali di tutto il territorio della Regione Emilia-Romagna.

In particolare, l'intervento consentirà di spostare gran parte dell'attuale traffico ferroviario dello scalo merci oggi operante in Stazione Centrale a Ravenna al nuovo scalo. Nello scalo portuale di Ravenna attualmente ogni anno circa 3,5 milioni di tonnellate di merci movimentate (su 26,5 in totale) viaggiano su rotaia, per un passaggio di oltre settemila treni. Il Porto di Ravenna è il secondo scalo italiano per numero treni merci movimentati, con il 14% della merce che viaggia in modalità intermodale (nave-treno), con l'obiettivo di arrivare al 30% delle merci in modalità intermodale, in accordo con gli obiettivi dell'Unione Europea al 2030. Negli ultimi anni, il traffico ferroviario nel Porto di Ravenna è incrementato fino a raggiungere nel 2021 il numero record di 9.022 treni formati in porto. Le previsioni da parte di tutti i terminal raccordati sono in crescita anche per i prossimi anni.

Il potenziamento dello scalo merci era già previsto all'interno del Protocollo di Intesa n° 6917 del 07/11/2017, sottoscritto tra RFI, Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna ed Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, per lo sviluppo del nodo ferroviario di

Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci. La Società proponente riporta che alcuni degli interventi previsti dal medesimo Protocollo sono stati già completati (realizzazione del sottopasso della stazione ferroviaria, innalzamento del ponte Teodorico e riattivazione del bypass ferroviario lungo la dorsale sinistra del Canale Candiano).

Come precedentemente riportato, le opere di progetto rappresentano uno dei due interventi previsti sulle sponde sinistra e destra del canale Candiano volti a potenziare gli scali merci ferroviari a servizio del porto di Ravenna.

Gli interventi di potenziamento degli scali merci in Sinistra Canale Candiano (attualmente in iter autorizzativo) e Destra Canale Candiano (in corso la progettazione di fattibilità tecnico-economica) sono previsti, come sopra evidenziato nel Protocollo d'Intesa del 2017, per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci. Il progetto in questione risulta propedeutico al raggiungimento di questo obiettivo strategico.

Gli interventi in valutazione si configurano come “estensione” di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) “*tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza*”.

Analisi e valutazioni

Attualmente, nello scalo merci in sinistra Candiano sono presenti 5 binari (denominati: I, II e II Candiano, I e II Baiona).

Gli interventi oggetto della presente valutazione sono:

- ampliamento del fascio binari esistente (sovrastuttura ferroviaria, opere civili, idraulica);
- adeguamento dello scalo ai fini della sua classificazione come scalo merci pericolose;
- realizzazione di un sistema di assi viari a servizio dello scalo con funzione di viabilità di emergenza;
- realizzazione linea Trazione Elettrica per i nuovi binari (Progetto TE);
- realizzazione nuove torri faro a servizio dello scalo;
- realizzazione nuovo fabbricato tecnologico a servizio dello scalo.

Gli interventi in esame ricadono all'interno dell'area portuale e occupano il sedime di un'area nella quale è già prevista la realizzazione del terminal ferroviario.

Il progetto prevede la realizzazione di ulteriori 7 binari, denominati I, II, III, IV, V, VI e VII binario di progetto, in affiancamento ai 5 esistenti. Il “I Binario di progetto” è previsto in affiancamento al lato nord ovest dell'attuale fascio binari. I rimanenti binari in progetto si collocano in affiancamento al lato sud est dell'attuale fascio binari. L'intero fascio binari confluirà in un unico binario attualmente esistente e poi in due diramazioni anch'esse esistenti.

Dei 12 binari, tutti elettrificati e centralizzati, uno sarà adibito a binario di circolazione verso la dorsale dei raccordati, 7 adibiti a “fascio di arrivo e partenza” (sosta temporanea o per operazioni di verifica e preparazione per i treni in partenza), 2 adibiti a “fascio di presa e consegna”, ovvero sosta polmone, 2 alla sosta temporanea dei carri non conformi alle caratteristiche del treno in partenza o in arrivo.

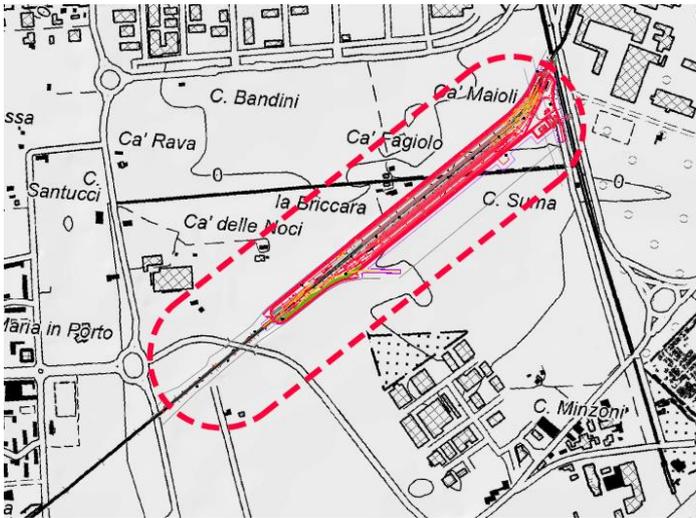


Figura 2: Corografia degli interventi (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Come riportato nella nota di chiarimenti acquisita in data 10/04/2024, nello scalo merci in sinistra Candiano non è consentito alcun carico/scarico e trasbordo di merci dai carri ad altri mezzi e viceversa, ma vi si svolgeranno solo azioni di allestimento/scomposizione dei treni merci in partenza/in arrivo nello scalo.

I binari sono da considerarsi di scalo e non è prevista pavimentazione stradale tra gli stessi.

Le viabilità di servizio, con una larghezza complessiva minima della piattaforma pari a 5,00 m, sono collocate in un'area privata recintata e a servizio esclusivo dello scalo merci ferroviario, per cui possono essere considerate strade di uso privato.

Il progetto comprende, inoltre, le seguenti opere d'arte minori:

- Vasca di prima pioggia, di accumulo/laminazione;
- Vasca di accumulo impianto antincendio;
- Fondazioni pali della TE;
- Fondazioni di torri faro.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta che durante le lavorazioni i binari esistenti dovranno rimanere in esercizio. Per la realizzazione delle opere, nell'ottica dell'ottimizzazione delle tempistiche esecutive, la cantierizzazione verrà suddivisa in due "ambiti operativi", per poter operare contemporaneamente su più fronti, evitando comunque sovrapposizioni/interferenze tra i mezzi e le maestranze.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, le lavorazioni avranno una durata complessiva pari a 630 giorni naturali e consecutivi.

Nella Lista di controllo, il proponente riporta che il trasporto del materiale da e per il cantiere deve essere veicolato principalmente lungo le arterie maggiori, per ridurre le interferenze con la viabilità limitrofa. L'arteria principale è la SS67 dalla quale è possibile raggiungere l'area di cantiere in due punti.



Figura 3: Localizzazione dell'area di cantiere con indicazione delle viabilità (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto indicato dal proponente, durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato.

Con riferimento al bilancio dei materiali, la Lista di controllo riporta che i materiali prodotti dal cantiere sono costituiti dagli scavi provenienti dallo scotico superficiale e bonifica del piazzale ferroviario, dagli scavi per la realizzazione del fabbricato tecnologico, della vasca antincendio e della vasca di accumulo e sollevamento, delle fondazioni dei pali della TE e delle torri faro, etc. Il fabbisogno del materiale è costituito principalmente dai terreni per la formazione del piazzale ferroviario e per i rinterri degli scavi.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, nella presente fase di progettazione il proponente prevede che i materiali siano approvvigionati da cava di prestito e che le terre di risulta degli scavi siano conferite ad impianto di recupero o in discarica autorizzata.

Complessivamente, i volumi dei materiali prodotti saranno:

PRODUZIONE		
Scavi	mc	51.950,45
Demolizione cls	mc	164,62
Demolizione conglomerato bituminoso	mc	3.186,00

I volumi dei materiali che verranno conferiti ad impianto di recupero o in discarica autorizzata sono:

Discarica non pericolosi	mc	55.136,45
Discarica inerti	mc	164,62

I volumi dei fabbisogni:

FABBISOGNO DA CAVA		
Materiale per rilevati	mc	36.881,66
Materiale per rinterrati	mc	4.767,90
Misto cementato	mc	6.089,06
Misto stabilizzato	mc	5.174,41
Sabbia	mc	3.980,36
Terreno vegetale	mc	2.259,59
Super-compattato	mc	7.429,42

ALTRE FORNITURE (FABBISOGNO)		
Ballast	mc	13.366,20
Sub-ballast	mc	2.978,50
Conglomerati bituminosi	mc	4.140,33
Calcestruzzo classe C12/15	mc	1.931,00
Calcestruzzo in fondazione classe C25/30	mc	2.232,02
Calcestruzzo in elevazione classe C25/30	mc	440,07
Calcestruzzo in elevazione classe C28/35	mc	932,91
Calcestruzzo in elevazione classe C30/37	mc	138,31
Calcestruzzo in elevazione classe C40/50	mc	131,00

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera, ambiente idrico e suolo, per prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva.

Con riferimento a "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che il progetto non interessa zone umide, o corsi d'acqua naturali.

Con riferimento a "Zone costiere ed ambiente marino" e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che il progetto ricade in zone interne ad una distanza di circa 6 km dalla costa.

Con riferimento a "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che le aree interessate dagli interventi non interferiscono con aree naturali protette e aree appartenenti alla Rete Natura 2000, trovandosi a circa 3.430 m dall'area ZSC-ZPS IT4070006 "Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina" e a circa 1.830 metri dall'area SIC-ZPS IT4070003 "Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottole"

Con riferimento a "Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che per la qualità dell'aria non si ravvisano particolari criticità ad eccezione dell'ozono. Per quanto attiene alla qualità delle acque superficiali il Canale Candiano non presenta criticità particolari con uno stato ecologico "sufficiente" ed uno stato chimico "buono" per il periodo 2017- 2019. Per quanto attiene il suolo l'area di stretto interesse progettuale non risulta interessata da segnalazioni per siti contaminati o potenzialmente contaminati.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area non risulta interessata da Vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dal progetto ricade interamente in corrispondenza della perimetrazione per Aree di potenziale allagamento (Art. 6) del PAI. Dall’analisi delle cartografie del PGRA, l’area interessata dal progetto ricade in corrispondenza di perimetrazioni per pericolosità fluviale P2 (Poco frequente) e P3 (Frequente), a cui è associato un rischio R1 (Basso), R2 (Medio) e R3 (Elevato).

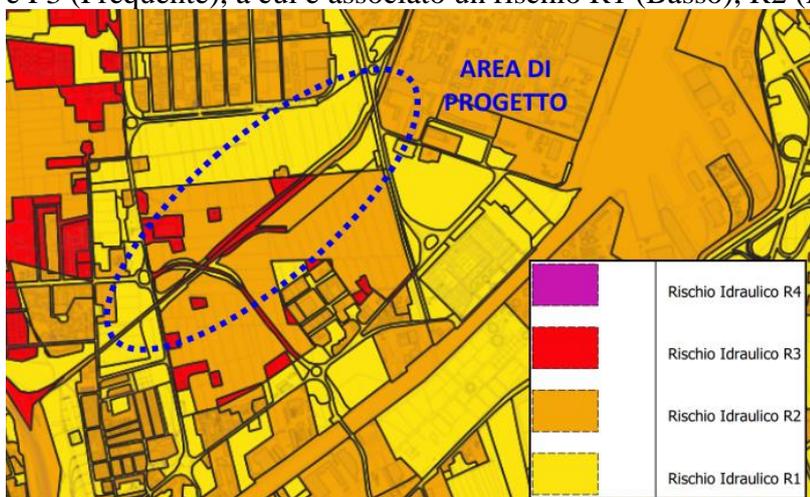


Figura 4: Mappa del rischio di alluvioni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 3.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi sono localizzati all’interno di un’area ferroviaria, non interessata da altre servitù o vincoli.

Considerazioni e conclusioni

Oggetto dell’istanza presentata sono gli interventi propedeutici alla riattivazione del collegamento “Scalo Merci Pericolose”, sulla dorsale sinistra Candiano, alle linee ferroviarie esistenti, per spostare gran parte dell’attuale traffico ferroviario dello scalo merci oggi operante in Stazione Centrale al nuovo scalo merci, ai fini del potenziamento degli scali merci ferroviari a servizio del porto di Ravenna, in vista degli obiettivi di implementazione dell’intermodalità nave-treno delle merci. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, come precedentemente indicato, l’intervento in valutazione rappresenta uno dei due interventi previsti sulle sponde sinistra e destra del canale Candiano, entrambi previsti nel Protocollo d’Intesa del 2017, per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l’ottimizzazione del traffico merci.

Premesso che, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006, la valutazione preliminare è richiesta dal proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, si rappresenta quanto segue.

Si ritiene che gli interventi debbano essere visti in un'ottica di riorganizzazione complessiva dell'intermodalità nave-treno prevista per il porto di Ravenna, alla luce dell'obiettivo strategico indicato dall'Unione Europea al 2030 (30% delle merci in modalità intermodale nave-treno).

Quindi, si è dell'avviso che gli interventi previsti in sponda sinistra oggetto dell'istanza di esame, vadano valutati attraverso lo svolgimento di una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, tenendo anche conto del cumulo degli impatti derivante dalla realizzazione dell'intervento in programma in sponda destra del Canale Candiano, sia in fase di cantiere, che in fase di esercizio.

Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, non potendosi escludere la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata debba essere sottoposta ad un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, corredata della documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco