



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

\* \* \*

\* \* \*

**Parere n. 570 del 10 maggio 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><b><i>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA APICE – ORSARA I LOTTO FUNZIONALE APICE – HIRPINIA</i></b></p> <p><b>ID_VIP11154</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS-**

### **Richiamata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023.

### **Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*” e s.m.i.;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, commi 10 e 11;

### **VISTO E RILEVATO che:**

- L’itinerario Napoli – Bari, tratta Apice - Orsara rientra nell’elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla Delibera del CIPE 121/2001 nonché nel Piano Nazionale per il Sud, come individuato dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011;
- con il Parere n. 628 del 04/02/2011, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare dell’intera tratta ferroviaria “*Apice-Orsara*”;
- l’art. 1, comma 1, della legge dell’11 novembre 2014 n. 164 di conversione del decreto legge n. 133/2014 ha nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche

previsto dalla legge 21 dicembre, n. 443, l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane;

- l'art. 1, comma 3, della Legge n. 164/2014, dispone che gli interventi da realizzarsi sull'area di sedime dell'Itinerario Ferroviario Bari - Napoli, nonché quelli strettamente connessi all'opera, sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità, configurando, tale disposizione, una dichiarazione di pubblica utilità ex lege;
- l'art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, ha prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui al comma 1, primo periodo del decreto legge n. 133/2014 convertito in legge n. 164/2014, nonché sostituito le parole "Ferrovie dello Stato S.p.A." con le parole "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo – Catania – Messina dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- con Ordinanza n. 27, pubblicata in Gazzetta Ufficiale – foglio delle inserzioni – n. 144 in data 6 dicembre 2016, il Commissario ha approvato con prescrizioni ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della L. 164/2014, dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del DPR 327/2001 e s.m.i. il progetto preliminare del raddoppio della tratta ferroviaria Apice – Orsara;
- l'approvazione da parte del Commissario del progetto preliminare in questione ha perfezionato, ad ogni fine urbanistico – edilizio, l'intesa Stato – Regione per la localizzazione delle opere, nonché apposto il vincolo preordinato all'esproprio delle aree occorrenti alla realizzazione delle opere medesime;
- l'art. 1, comma 1138, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, come modificato dalla L. 21 del 26 febbraio 2021 di conversione del DL 183 del 31 dicembre 2020 ha prorogato il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del decreto legge 133/2014 convertito con modificazioni dalla legge 164/2014, relativo all'incarico di Commissario al "31 dicembre 2021 e comunque, se anteriore, fino alla nomina, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, dei Commissari straordinari per la realizzazione delle opere relative alla itinerario ferroviario Napoli-Bari e all'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina previste dai commi 1 e 9 del medesimo articolo 1 del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014";
- con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2018-0000076 del 19/02/2018, preso atto del parere CTVA/2641 del 9/02/2018, è stata comunicata l'avvenuta verifica del Piano di Utilizzo dei materiali di scavo redatto ai sensi del D.P.R. 120/2017 del progetto definitivo "*Raddoppio tratta Apice-Orsara. Progetto Definitivo "Apice-Hirpinia"*" con la richiesta di inviare al MATTM il Piano "*in fase di progettazione esecutiva e comunque almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori, corredato del parere dell'Istituto Superiore di Sanità di cui all'Allegato 4 del D.P.R. 207/2017 e aggiornato con gli elementi di approfondimento di cui alle 4 condizioni dettate nel citato parere n. 2641 del 9/02/2018*";
- con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2018-0000088 del 22/02/2018, preso atto del parere CTVA/2649 del 16/02/2018, è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo "*Raddoppio tratta Apice-Orsara. Progetto Definitivo "Apice-Hirpinia"*" al progetto preliminare oggetto dell'Ordinanza Commissariale n. 27 del 01/12/2016;
- con l'Ordinanza del Commissario n. 35 del 5/05/2018, acquisito il parere CTVA/2649 del 16/02/2018 della Commissione, veniva disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo dell'opera "*Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Apice - Orsara 1° Lotto funzionale Apice – Hirpinia*" anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

- con il Parere n. 3178 del 15/11/2019, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo “*Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara e Piano di Utilizzo terre*”;
- con parere n. 29 del 30/11/2020, è stato espresso parere che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell’art. 169, del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., perchè la proposta di variante relativa all’intervento “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia - Varianti in recepimento delle prescrizioni di cui ai nn. 29, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 49 dell’Ordinanza del Commissario n. 35/2018*”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;
- con parere n. 30 del 30/11/2020 è stata conclusa la procedura di verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. sul progetto esecutivo dell’intervento “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviari Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia*” ai sensi dell’art. 185, commi 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 per la quale sussiste una sostanziale coerenza del “*Progetto Esecutivo “Asse ferroviario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice - Hirpinia*” con il progetto definitivo come approvato con l’Ordinanza del Commissario n. 35 del 5/05/2018; ed è verificata l’ottemperanza alle prescrizioni dell’Ordinanza del Commissario n.35 del 05/05/2018 di approvazione del Progetto Definitivo.
- l’itinerario ferroviario Napoli - Bari è stato compreso tra quelli la cui realizzazione trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per lo stesso è stato nominato con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, Commissario Straordinario l’Ing. Roberto Pagone in quanto l’intervento in intestazione è caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comporta un rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale.
- con parere n. 697 del 14/04/2023, è stato espresso parere che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell’art. 169, del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., perchè la proposta di variante relativa all’intervento “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia*”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

#### **PREMESSO che:**

- la Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito Proponente) con nota prot. RFI-VDO.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2024\0000301 del 20/02/2024 ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, (ancora applicabile in virtù della disposizione transitoria di cui all’art. 225, comma 10, del D.lgs. 36/2023), domanda per l’avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MASE-33631.22-02-2024 in data 22/02/2024;
- la Divisione con nota prot.n. MASE-45867.11-03-2024 in data 11/03/2024, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA-3207 in data 11/01/2024 ha trasmesso a questa Commissione la Comunicazione pubblicazione documentazione, procedibilità istanza e responsabile del procedimento, per l’avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, (ancora applicabile in virtù della disposizione transitoria di cui all’art. 225, comma 10, del D.lgs. 36/2023), per l’intervento “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia*”;

## RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione relativa alla **variante n. 18** relativa a “*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia*”:
  - VARIANTE 18 - Analisi ambientale comparativa tra Progetto Esecutivo e Progetto Esecutivo di Variante;
  - Elaborati di Progetto Esecutivo degli interventi oggetto di variante.

### Per quanto riguarda l’oggetto della variante al progetto esecutivo:

Il progetto interessa la porzione centrale della direttrice Napoli–Bari e prevede la realizzazione di:

- linea principale Apice-Hirpinia, mediante la realizzazione di una nuova sede a doppio binario di circa 18 km, la cui progressiva parte ad Hirpinia km 0+000,000 e si conclude ad Apice km 17+900;
- tre gallerie: galleria Grottaminarda (GN01, L=1990 m), galleria Melito (GN02, L=4409.5 m), galleria Rocchetta (GN03, L=6549 m);
- quattro viadotti: viadotto Ufita Hirpinia (VI01, L=655m), viadotto Ufita Melito (VI02, L=230m), viadotto Ufita Rocchetta (VI03, L=415m), viadotto Ufita Apice (VI04, L=705m);
- nuova fermata Apice, situata nei pressi dell’estremità lato Napoli della tratta;
- nuova stazione Hirpinia, situata nei pressi dell’estremità lato Bari della tratta;
- scotolari, rilevati, trincee ed opere d’arte minori.



Figura 1 – Corografia dell’intervento con evidenziata la tratta Apice - Hirpinia

Attualmente, nel progetto multidisciplinare, è prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato al posto di un fabbricato fatiscente. Il nuovo fabbricato non è sufficiente ad ospitare tutte le apparecchiature presenti nel futuro ACC.

La variante prevede di utilizzare un fabbricato tecnologico, in particolare quello utilizzato per il GDA 1 di Bivio Maddaloni, oltre ad un nuovo fabbricato di consegna della media tensione, quest'ultimo posizionato lato Benevento rispetto al Fabbricato Viaggiatori.

Il progetto delle sole varianti ricade nell'ambito della Regione Campania ed interessa Comune di Benevento nella provincia di Benevento.

In istanza, il Proponente rappresenta che la variante progettuale: i) si configura come variante non rilevante sotto il profilo localizzativo ii) non comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato dal Commissario, iii) non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti. Inoltre, La variante non comporta modifiche al piano particellare di esproprio approvato con la richiamata Ordinanza del Commissario 35/2018.

### **Variante: VI18**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Località:** Comune di Benevento (BN)

**Variazioni:** Il progetto di variante prevede la modifica per la realizzazione del nuovo Fabbricato tecnologico per appalto tecnologico "Upgrade dell'impianto di Paduli" che consiste in:

- demolizione dell'ex fabbricato viaggiatori ormai in disuso, dei muri e della viabilità d'accesso al piazzale interferente con le nuove opere (Relativamente alla demolizione del fabbricato viaggiatori esistente è stata presentata domanda per la Verifica di Interesse Culturale in data 06/06/2022 con Nota ZNCN.NA-PECP RTP20220013394; tale procedura è ancora in corso.);
- realizzazione del nuovo piazzale RI63 di dimensioni tali da ospitare il nuovo Fabbricato Tecnologico (FA09A) ed il nuovo Fabbricato Consegna (FA09B) con relativa viabilità d'accesso;
- realizzazione nuovo Fabbricato Tecnologico (FA09A), nuovo Fabbricato Consegna (FA09B) e relativa viabilità d'accesso;
- Realizzazione della nuova viabilità di accesso.

La variante in oggetto non comporta modifiche al piano particellare di esproprio approvato con la richiamata Ordinanza del Commissario 35/2018.

**Motivazione:** L'upgrade tecnologico dell'impianto di Paduli è finalizzato al potenziamento Vitulano – Apice nonché ad ottimizzare le fasi realizzative dell'Apice – Hirpinia. L'obiettivo è quello di potenziare la tratta con doppio binario fino alla stazione di Paduli, rispetto al progetto iniziale che prevedeva il limite alla stazione di Benevento; così facendo si aumenta di 6 km la tratta ferroviaria in doppio binario di percorrenza.

Contestualmente, al fine di assicurare il corretto instradamento dei convogli all'interno della stazione di Paduli, questa verrà potenziata con un sistema di controllo ACC, che sostituirà l'attuale ACEI.

Si prevede la soppressione dell'attuale impianto ACEI della stazione di Apice con l'indisponibilità di un binario tra Apice e Benevento legata alle lavorazioni per una durata non inferiore a 6 mesi. Tale circostanza comporterebbe un'estensione della sezione utile per l'effettuazione di un incrocio da Benevento fino a Corsano pari a circa 18,5 km. Al fine di mitigare pertanto gli impatti sull'offerta commerciale, è stata individuata la possibilità di ripristinare l'impianto di Paduli sul Calore, posto al km 94+729 tra Benevento e Apice, configurandolo come impianto di passaggio doppio/semplificato binario così da garantire il doppio binario tra Benevento e Paduli e consentire di ridurre la suddetta sezione di incrocio di circa 6,5 km.

Gli interventi prevedono la riattivazione dell'impianto di Paduli, con upgrade dell'apparato (ACC) e una configurazione infrastrutturale minimale caratterizzata da due binari di circolazione e una comunicazione di collegamento tra gli stessi, lato Apice, percorribile alla velocità massima in deviate pari a 60 km/h.

Attualmente, nel progetto multidisciplinare, è prevista la realizzazione di un nuovo fabbricato al posto di un fabbricato fatiscente. Il nuovo fabbricato non è sufficiente ad ospitare tutte le apparecchiature presenti nel futuro ACC. Pertanto, la variante prevede di utilizzare un fabbricato tecnologico, in particolare quello utilizzato per il GDA 1 di Bivio Maddaloni, oltre ad un nuovo fabbricato di consegna della media tensione, quest'ultimo posizionato lato Benevento rispetto al Fabbricato Viaggiatori.



Figura – Planimetria di PE





Figura – Planimetria di PEV

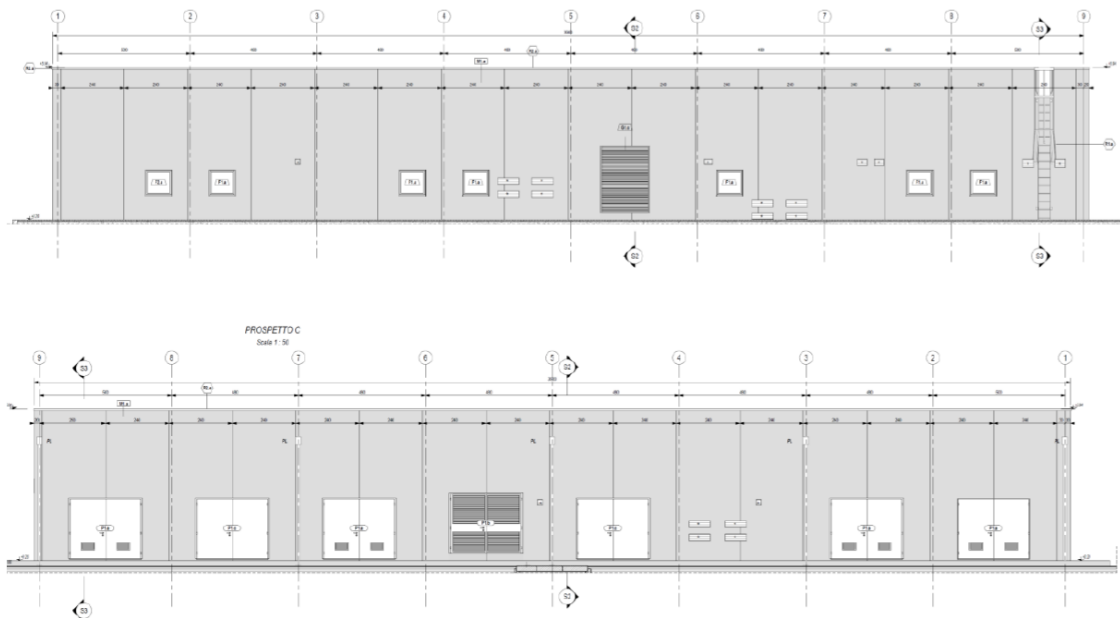


Figura - Prospetto del Fabbricato Tecnologico di PEV

Le modifiche interessano il Fabbricato Tecnologico (FA09A) e il piazzale RI63 che devono essere dimensionati coerentemente alle necessità della linea.

Il progetto di variante consiste in:



- demolizione dell'ex fabbricato viaggiatori ormai in disuso, dei muri e della viabilità d'accesso al piazzale interferente con le nuove opere;
- realizzazione del nuovo piazzale RI63 di dimensioni tali da ospitare il nuovo Fabbricato Tecnologico (FA09A) ed il nuovo Fabbricato Consegna (FA09B) con relativa viabilità d'accesso;
- realizzazione nuovo Fabbricato Tecnologico (FA09A), nuovo Fabbricato Consegna (FA09B) e relativa viabilità d'accesso.
- Realizzazione della nuova viabilità di accesso.

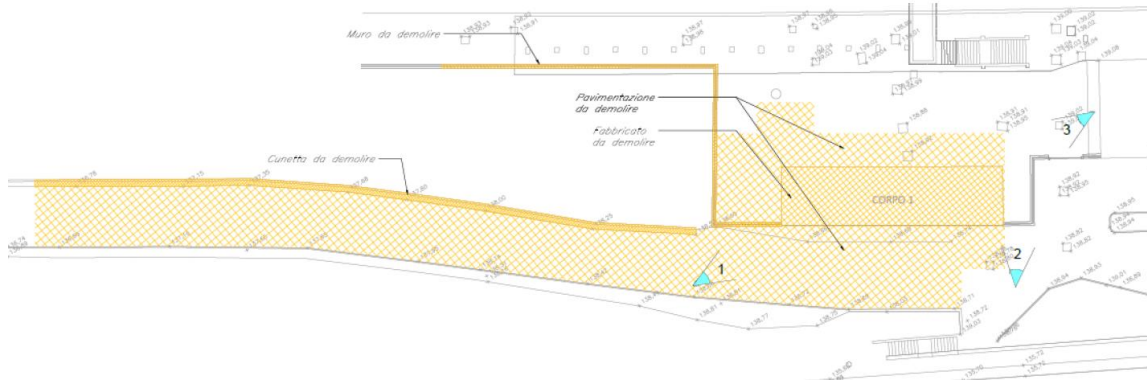


Figura - Demolizioni

L'area di intervento è di stretta pertinenza ferroviaria.



Figura - Inquadramento del contesto dell'intervento in variante

Il contesto interessato dalla variante in esame si riferisce ad un'area periurbana del Comune di Benevento. L'area di intervento rientra in un contesto che il Comune di Benevento nel suo PUC individua come zone omogenee D4 "aree specificatamente riservate ad attrezzature produttive (industriali, artigianali o laboratoriali, poli tecnologici di ricerca e produzione) sotto il controllo diretto A.S.I. (Area di Sviluppo Industriale)".



Figura - Stralcio della zonizzazione del PUC del Comune di Benevento; area rosa: “aree specificatamente riservate ad attrezzature produttive (industriali, artigianali o laboratoriali, poli tecnologici di ricerca e produzione) sotto il controllo diretto A.S.I. (Area di Sviluppo Industriale)”.

Non sono presenti vincoli paesaggistici e vincoli idrogeologici.

### ***Aspetti ambientali***

Il Proponente presenta una analisi ambientale della variante proposta, con riferimento specifico alle seguenti componenti:

- Suolo e sottosuolo, in quanto la variante comporta una maggiore occupazione di suolo.

Sulla base delle analisi relative al contesto dell'intervento ed agli aspetti pianificatori e vincolistici vigenti, il Proponente esclude interessamenti rispetto alle componenti Paesaggio ed Ecosistemi ed in generale per gli aspetti di tutela del territorio e compatibilità urbanistica.

Esclude inoltre variazioni significative sulle componenti Rumore ed Atmosfera in fase di cantiere per i seguenti motivi:

- assenza di ricettori (l'area è industriale)
- scarsa rilevanza delle lavorazioni (essenzialmente interventi edili)
- tempistiche ridotte

Per quanto riguarda la cantierizzazione, il Proponente afferma che verranno adottate le procedure operative per il contenimento dell'impatto dei cantieri previste dal Progetto Ambientale della Cantierizzazione; in particolare, per il contenimento delle polveri e del rumore si procederà attraverso le seguenti misure generali:

- i mezzi di cantiere destinati al trasporto dei materiali di risulta delle demolizioni e inerti in genere saranno coperti con teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e resistenza allo strappo;
- il lavaggio delle ruote degli automezzi;

- la bagnatura delle piste e delle aree di cantiere;
- la spazzolatura della viabilità;
- una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature per ridurre le emissioni acustiche.

Inoltre, come previsto dal Progetto Ambientale della Cantierizzazione, verranno effettuate le caratterizzazioni chimico-fisiche e merceologiche sul fabbricato da demolire per individuare i corretti codici CER per lo smaltimento di tutti i materiali residuali, privilegiando il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo secondariamente prevedendo lo smaltimento finale in discarica.

#### Per quanto riguarda la componente Suolo e Sottosuolo:

L'intervento in variante estende l'impronta al suolo degli edifici e del piazzale, rispetto a quanto previsto in PE, all'interno del sedime già assentito. Tuttavia, si sviluppa all'interno di aree prevalentemente già pavimentate nel PE. In totale si ha un ampliamento complessivo delle aree pavimentate di circa 600 m<sup>2</sup>, le quali saranno comunque dotate di idonei sistemi di raccolta delle acque meteoriche.

La maggiore superficie pavimentata non costituisce una variazione sostanziale rispetto a quanto già valutato ambientalmente in sede di VIA di progetto preliminare e successiva ottemperanza del progetto definitivo e non costituisce un impatto significativo né in termini assoluti né in termini relativi rispetto al consumo di suolo.

Il Proponente afferma che per ridurre il rischio di inquinamento del suolo/sottosuolo derivante dalle lavorazioni verrà curata la scelta dei prodotti da impiegare, limitando l'impiego di prodotti contenenti sostanze chimiche pericolose o inquinanti. Lo stoccaggio delle sostanze pericolose eventualmente impiegate avverrà in apposite aree controllate ed isolate dal terreno, e protette da telo impermeabile. Saranno, altresì, adeguatamente pianificate e controllate le operazioni di produzione, trasporto ed impiego dei materiali cementizi, le casserature e i getti.

#### **CONSIDERATO che**

La variazione apportata agli edifici tecnologici con la variante VI18 consente di potenziare la tratta con doppio binario fino alla stazione di Paduli, rispetto al progetto iniziale che prevedeva il limite alla stazione di Benevento, aumentando così di 6 km la tratta ferroviaria in doppio binario di percorrenza.

La variazione al progetto esecutivo, oggetto del presente parere, non comporta modifica sostanziale al progetto definitivo già approvato, da un punto di vista localizzativo ricade dentro il corridoio già approvato (essendo, inoltre, in area di stretta pertinenza ferroviaria) e non comporta variazioni significative all'impatto ambientale già valutato.

#### **Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006**

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante di cui alla presente procedura relativa al progetto *"Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia"*, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**