

Min. dell'Impatto Ambientale e del Mare  
Commissione di Verifica  
VIA e VAS



La presente copia fotostatica composta  
di n° 12 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 25-09-2015

6.2  
*[Handwritten signature]*

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 1868 del 18 settembre 2015

*[Handwritten signature]*

Progetto ID_VIP 2787	Verifica di Assoggettabilità a VIA  Asse Salerno-Reggio Calabria - Velocizzazione delle principali linee (upgrading) - Interventi accessori
Proponente	RFI - Rete ferroviaria italiana - Direzione Territoriale Produzione Reggio Calabria

*[Handwritten signature]*  
V  
u

*[Multiple handwritten signatures and initials]*

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la richiesta di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, presentata ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii dalla società RFI rete ferroviaria italiana con nota prot. n. 3330 del 1 luglio 2014 acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n. DVA-2014-0023120 del 14/07/2014 e concernente il progetto *“Asse Salerno-Reggio Calabria - Velocizzazione delle principali linee (upgrading) - Interventi accessori”*;

**VISTA** la comunicazione di procedibilità della istanza effettuata dalla Direzione con nota prot.n. DVA-2014-0025951 del 05/08/2014 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS (Commissione) con prot. CTVA-2014-0002832 del 06/08/2014;

**VISTE** la nota prot.n. DVA-2014-0037749 del 17/11/2014, acquisita con prot. n. CTVA-2014-003969 del 18/11/2014, che recepisce la richiesta e concede la sospensione del procedimento al fine di poter predisporre la documentazione tecnica integrativa, nonché la successiva comunicazione della Direzione effettuata con nota prot.n. DVA-2015-0008731 del 31/03/2015, acquisita con prot.n. CTVA-2015-001096 del 01/04/2015, che comunica la trasmissione, da parte del proponente, della *“documentazione integrativa volontaria”* e del conseguente riavvio del procedimento;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e ss.mm.ii.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

**VISTO** che l'intervento in progetto rientra tra le Opere Ferroviarie ed in particolare si classifica come *“intervento accessorio”*, realizzato sull' Asse Salerno-Reggio Calabria nella tratta tra Campora ed Eccellente e che il progetto rientra tra quelli finalizzati alla velocizzazione delle principali linee ferroviarie nazionali (upgrading).

**CONSIDERATO** che il progetto comprende una serie di interventi di natura edile, tecnologica e ulteriori migliorie sulla tratta ferroviaria tra la Stazione di Campora e quella di Eccellente, inerenti principalmente a modifiche del raggio di curvatura di 25 curve, con conseguente ampliamento della

sezione ferroviaria, e piccole attività delle opere d'arte esistenti mediante realizzazione di muri di sostegno e prolungamento di tombini e ponticelli.

**VISTO che il progetto inetrassa** il Territorio dei Comuni di San Gregorio d'Ippona, Lamezia Terme, Vibo Valentia, Gizzeria, Mileto, Falerna, Pizzo nelle Province di Vibo Valentia e Catanzaro;

**VISTA E CONSIDERATA** la seguente documentazione tecnica:

- documentazione tecnica presentata dal proponente con nota prot. n. 3330 in data 01/07/2014 che comprende il progetto preliminare e lo studio di impatto preliminare;
- la documentazione tecnica integrativa volontaria fornita dal proponente con nota prot.n.93 in data 13/03/2015, acquisita da Direzione con prot. n.DVA-008284-2015 del 25/03/2015 che comprende:
  - o Relazione generale sull'opera;
  - o Studio Preliminare ambientale (relazione di verifica di assoggettabilità);
  - o Valutazione di Incidenza Lago La Vota;
  - o Valutazione di Incidenza Fondali di Pizzo;
  - o Documentazione amministrativa relativa alla istanza;
- documentazione tecnica integrativa fornita dal proponente con mail del 29/07/2015 acquisita con prot.n.CTVA-20152618 in data 29/07/2015 che comprende chiarimenti sintetici sul bilancio degli scavi e sull'interferenza con aree SIC;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione sul portale web della Direzione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione tecnica ai fini della pubblica consultazione e della presentazione di eventuali osservazioni è avvenuta in data 0/08/2014 ed in data 30/03/2015 per la documentazione tecnica integrativa;

**VISTO E CONSIDERATO** che non sono pervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. ;

**VISTA** la mail del 31/07/2015 del proponente acquisita con prot.n.CTVA-2015-2826 in data 27/08/2015 in merito alla gestione delle terre;

\*\*\*\*\*

**Con riferimento al QUADRO PROGRAMMATICO**

**CONSIDERATO** che le finalità degli interventi sono quelle di elevare l'affidabilità delle svolgimento del servizio ferroviario e quindi la sicurezza, regolarità e qualità dell'esercizio ferroviario stesso

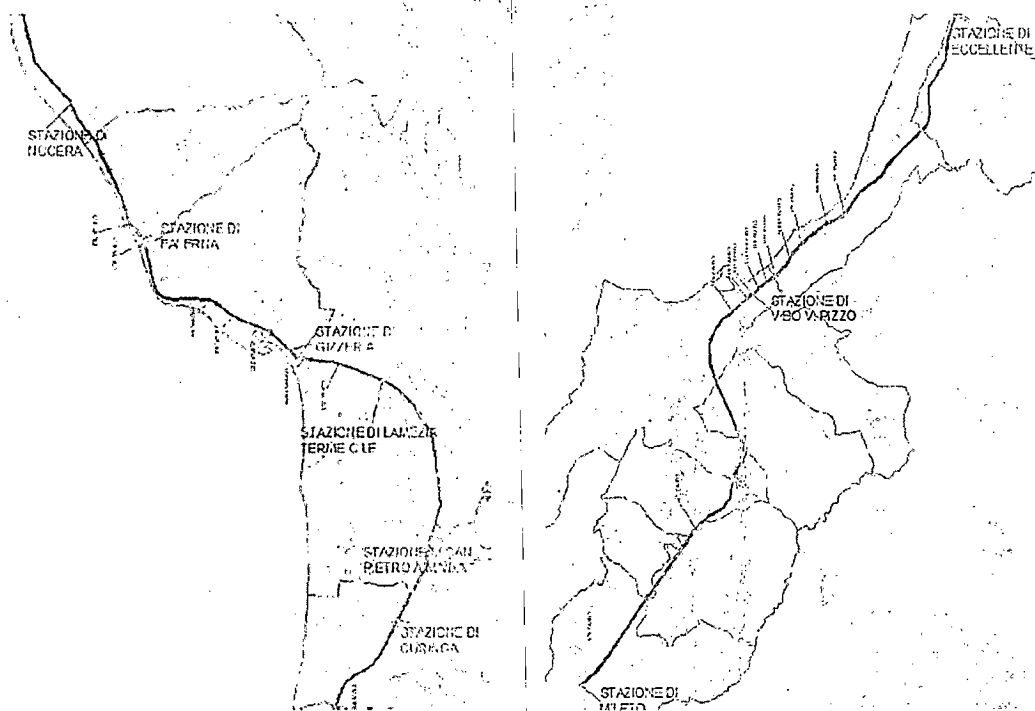
**CONSIDERATO** che per quanto attiene l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria la situazione è la seguente

- La tratta ferroviaria specifica dell'intervento di upgrading è quella tra Battipaglia e Reggio Calabria, costituita da 240 km a doppio binario elettrificata;
- la linea è percorsa da 250 treni al giorno, tra cui 80 passeggeri di lunga percorrenza, 120 Regionali e 50 merci;
- il percorso, generalmente tortuoso e denso di curve, penalizza la velocità, costringendo i treni a viaggiare a velocità comprese tra 60 e 150 km/h;

- Il Piano di Azione Coesione predisposto dal Ministero Infrastrutture acquisito da RFI prevede il conseguimento di migliorare le prestazioni con la riduzione dei tempi di percorrenza nel collegamento (progressivamente tra il 2014 ed il 2017);
- Il Piano prevede un incremento della velocità a 200 km/h massima (rango P);
- Con la pianificazione specifica del 2011 sono stati individuati i principali interventi di potenziamento tra cui la velocizzazione delle principali tratte;
- Per le opere sulla tratta tra Batipaglia e Reggio Calabria, è stato sottoscritto in data 18 dicembre 2012 un accordo tra Ministero Infrastrutture, Regione Calabria, Basilicata e Campania e Rete Ferroviaria Italiana;

**CONSIDERATO** che le modifiche rientrano nelle due tratte Campora - Rosarno - Lamezia Terme e Eccellente e Mileto;

**CONSIDERATO** che la tratta Campora - Mileto si estende per complessivi 70 km e che le zone interessate dall'ampliamento del raggio di curvatura sono 25 curve per un'estesa di 25,6 km tra Campora (km 229+950) e Cippo (241+000) e successivamente tra Stazione di Lamezia (253+870 e Stazione di Eccellente (km 268+390);



**CONSIDERATO** che la tratta ferroviaria, anche dopo l'intervento, manterrà le medesime caratteristiche gestionali e funzionali basate su un sistema PCM (posto Centrale Multistazione) che consente di controllare e comandare a distanza tratti di linea intervallati da Posti Tecnologici;

**CONSIDERATE** le determinazioni di sviluppo della rete Europea Trans TEN 1, per cui il corridoio Napoli Reggio Calabria rientra nel Corridoio 5 Helsinki La Valletta;

**CONSIDERATO** la pianificazione nazionale ed il Piano generale dei Trasporti istituito per Legge n. 245 del 15 giugno 1984 aggiornato con DPR del 29 agosto 1991 e riadottato con DPR 14 marzo 2001;

**CONSIDERATO** per quanto riguarda la Regione Calabria

- Il Piano regionale dei trasporti della Regione Calabria n.191 del marzo 200, come aggiornate ed approvate nel luglio 2013.
- Il Quadro paesaggistico della Regione Calabria n.773 del 22 agosto 2012

**CONSIDERATI** i quadri pianificatori a livello provinciale

- Piano di Coordinamento Provincia di Catanzaro n.5 del 20 febbraio 2012, che richiama il sistema ferroviario per il collegamento Catanzaro e Cosenza
- Piano di coordinamento della Provincia di Vibo Valentia n.10 del 27/04/2004

**CONSIDERATI** i vincoli di tipo ambientale, paesaggistico ed idrogeologico richiamati dal D. Lgs 42/04;

**CONSIDERATO** il Piano Stralcio di Bacino PAI della Regione Calabria Legge 365 dell'11/12/2000:

**CONSIDERATO** il Piano di Bacino stralcio di erosione costiera per la Calabria (PSEC) in vigore dal 22/07/2014 con le nuove perimetrazioni di pericolo e rischi di erosione costiera del Piano stralcio.

**VISTO** che il documento pubblicato dal proponente ha esaminato la cartografia SITAP per la verifica dei Beni Paesaggistici ed ambientali

**CONSIDERATO** che nel complesso la seguente tabella riepiloga per ciascuna curva oggetto di intervento delle tratte con i relativi vincoli normativi

TRATTA Cainpore S.G. - Lamezia T. C.le				
NUM CURVA	CURVA km	km	COMUNE (PROVINCIA)	VINCOLI ESISTENTI
352	241+614	241+578	Falerna (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PAI - rischio idrogeologico - Zone di attenzione in R4 T. Castiglione</li> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4</li> <li>• Vincolo paesaggistico</li> </ul>
353	241+783	242+562	Falerna (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PAI - rischio idrogeologico - Area di attenzione e zona di attenzione - R4</li> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincolo paesaggistico</li> </ul>
359	246+172	246+831	Gizzeria (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PAI - rischio idrogeologico - Area di attenzione in R4 T. Casale</li> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di</li> </ul>
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincoli Paesaggistici - Area Itronea tirrenica costituita da una ridente pianura caratterizzata da una lussureggiante vegetazione) codice vincolo 180005</li> </ul>
360	247+542	248-037	Gizzeria (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincoli Paesaggistici - Area Itronea tirrenica costituita da una ridente pianura caratterizzata da una lussureggiante vegetazione) sito nel Comune di Gizzeria) codice vincolo 180005</li> </ul>
362	248+913	249-439	Gizzeria (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PAI - rischio idrogeologico - Zona di attenzione in R4 T. Zinzavò</li> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincoli Paesaggistici/ambientali - Area Itronea tirrenica costituita da una ridente pianura caratterizzata da una lussureggiante vegetazione) codice vincolo 180005</li> </ul>
363	249+886	250-369	Gizzeria (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincoli Paesaggistici/ambientali - Area Itronea tirrenica costituita da una ridente pianura caratterizzata da una lussureggiante vegetazione) codice vincolo 180005</li> </ul>
364	250+506	250-968	Lamezia Terme (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli PAI - rischio idrogeologico - zona di attenzione in R4 T. Spilinga</li> <li>• Vincoli PSEC - Piano Stralcio di Bacino di erosione costiera - Rischio R4 - R2</li> <li>• Vincoli Paesaggistici/ambientali - Area costiera tirrenica - Località Fiore - Comune di Lamezia Terme) codice vincolo 180005</li> </ul>
365P 365D	251+720 251+721	252-198 252-199	Lamezia Terme (Catanzaro)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincoli Paesaggistici/ambientali - Area costiera tirrenica - codice vincolo 180005</li> </ul>

True

TRATTA Lamezia T. C.le - Rossano				
NUM CURVA	CURVA km		COMUNE (PROVINCIA)	VINCOLI ESISTENTI
405	277+085	277+908	Pizzo C. (Vibo Valentia)	
406	278+243	278+624	Pizzo C. (Vibo Valentia)	
407	279+466	279+620	Pizzo C. (Vibo Valentia)	
408	280+023	280+381	Pizzo C. (Vibo Valentia)	
409	280+409	280+894	Pizzo C. (Vibo Valentia)	
410	281+079	281+392	Pizzo C. (Vibo Valentia (Vv))	
411	281+511	281+816	Vico Valentia (Vv)	Vincolo paesaggistico
423	293+101.5 7	293+410.90	San Gregorio D'Ipessa (Vv)	Vincolo Paesaggistico/ambientale - area di rispetto (Aree vincolate ex legge 431/85 art. 1 lettere a - b - c; per i fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elencchi delle Acque pubbliche (la fascia di rispetto è di 150 mt))
424	299+274.6 1	299+430.74	Mileto (Vibo Valentia)	
425	299+744.3 1	300+045.69	Mileto (Vibo Valentia)	Vincolo paesaggistico
426	300+259.5 9	300+437.77	Mileto (Vibo Valentia)	Vincolo paesaggistico

**VALUTATO che**, in merito al quadro programmatico,:

- l'opera rientra tra le priorità sia per la viabilità nazionale che per quella regionale;
- la realizzazione risulta coerente con la pianificazione e con le strategie di adeguamento della rete infrastrutturale ferroviaria;
- è accertata la situazione di criticità e di congestione del traffico sia per l'area vasta che per quella locale;

**VALUTATO che** l'opera nelle sue componenti progettuali

- viene realizzata sul medesimo tracciato e nel medesimo sedime dell'attuale essendo di fatto un semplice adeguamento
- gli interventi sulle opere d'arte sono esclusivamente opere di riqualificazione delle esistenti;

**VALUTATO che** dal punto di vista programmatico non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione dell'opera ma che occorre che siano garantiti il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto piano di cantieri per la realizzazione dell'opera.

**VALUTATO che** la documentazione tecnica del proponente non consente di avere informazioni adeguate ed in particolare, in corrispondenza di alcune tratte di intervento, come si evince dal solo piano di utilizzo delle terre, gli interventi hanno dimensioni puntuali più importanti delle altre curve mentre la descrizione della documentazione le mostra come se si trattasse di interventi tutti analoghi e senza particolari impatti.

**VALUTATO che** non vengono date informazioni sulla successiva fase di esercizio del traffico ferroviario, in particolare per le componenti rumore e vibrazioni, anche considerando la prossimità di una tratta con una zona di interesse ecologico.

\*\*\*\*\*

**con riferimento al QUADRO PROGETTUALE**

**CONSIDERATO** che i documenti e gli elaborati presentati illustrano solo sommariamente le caratteristiche progettuali dell'opera

**RICHIAMATI** i concetti della tecnica ferroviaria per la quale viene definito *binario* il complesso delle due rotaie e delle traversine, viene definito "*armamento*" l'intero insieme binario più

traversine più strutture di ancoraggio, e che si definisce "scartamento", la distanza fra le tangenti dei bordi interni dei funghi delle rotaie, e

**RICHIAMATO** il concetto che la *massicciata*, o *ballast*, consiste in una struttura a sezione trapezoidale di altezza massima di circa 50 cm, composta da brecciamme selezionato all'uopo, di dimensione in ogni direzione compresa tra i 25 e 60 mm di Massicciata del binario ferroviario ovvero che è costituita da un primo strato di pietrisco o ghiaia di media e grossa pezzatura (5-10 cm), su cui si posano le traverse, che poi si ricalzano e ricoprono alle estremità con materiale di pezzatura minore (2-5 cm). Il Ballast ha lo scopo di ancorare l'intero binario, contro il pericolo di scorrimenti sia longitudinali sia trasversali, e di ripartire sul terreno i pesi del convoglio ferroviario e perciò il suo spessore (generalmente 40-60 cm) dipende dal tipo dei convogli cui è destinata la linea e dalle caratteristiche di resistenza del terreno.

**CONSIDERATO** che gli interventi nelle 25 tratte consistono, come descritto dal proponente in "migliorie ed ampliamenti" di

- opere edili
- impianti di segnalamento,
- linee per la trazione
- telecomunicazioni.

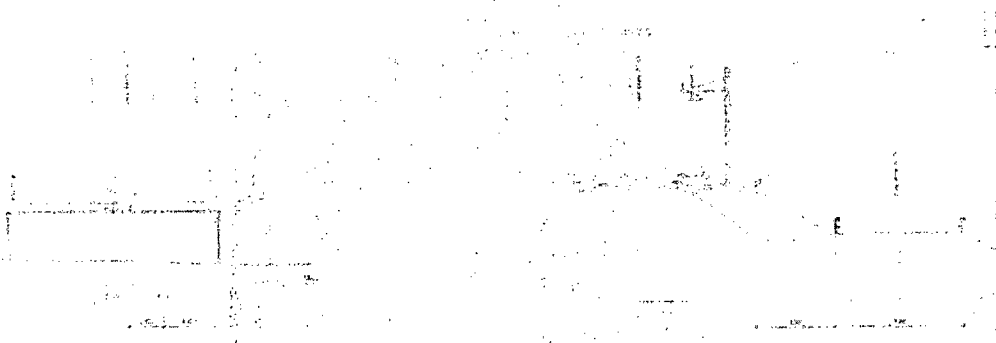
**VISTA e CONSIDERATA** la descrizione dell'opera edili così riassunta nelle caratteristiche tecniche degli interventi che prevedono per le 25 tratte:

- Aumento del raggio di curvatura
- Ampliamento sezione ferroviaria
- Modifica delle opere d'arte, cioè muri di sostegno e prolungamento ponticelli

**CONSIDERATE** le misure degli interventi

- Raggio di curvatura mt 1050
- Sopraelevazione mm 160
- Raccordo parabolico m.160

**CONSIDERATO** che le sezioni di intervento sono similari a quelle rappresentate qui sotto



**CONSIDERATO** che l'estensione lineare degli interventi varia da un minimo di 90 metri ad un massimo di 820 metri di linea e che l'intervento sommato complessivo per le 25 tratte è pari a 10.200 metri.

**CONSIDERATO** che per quanto concerne la massicciata dei nuovi binari è prevista

- del tipo A
- con rotaie tipo R260

- poste in opera con traverse con modulo di posa 6/10
- pietrisco di 1^ categoria

**CONSIDERATO** che la traslazione dei Binari è compresa al massimo tra 25 e 70 cm rispetto a quelle attuale

**CONSIDERATO** che le opere prevedono interventi su opere d'arte come di seguito illustrati

- Nuovo ponte sul Castiglione
- Prolungamento Tombino sul Grima
- Estensione Ponte sul torrente Zinnavò.

e che di esse si dà una descrizione molto sintetica e insufficiente

**CONSIDERATO** che, secondo il proponente, non sono presenti interferenze con altre infrastrutture o altri corsi d'acqua

**CONSIDERATO** che la progettazione e l'esecuzione delle varie opere (civili e tecnologiche) avviene nel rispetto delle norme RFI e di settore

**CONSIDERATE** le fasi di cantiere sono state così illustrate:

- Installazione di cantiere
- Opere previsionali di protezione
- Scavi di sbancamento
- Demolizioni
- Opere di fondazioni CA
- Opere di elevazione CA
- Rilevati ferroviari e stradali
- Rinterri
- Formazione di drenaggi
- Realizzazione sede
- Opere di finitura
- Smobilizzo cantiere

e che la descrizione è solo sommaria e introduttiva

**CONSIDERATO** che gli interventi sono, per la componente edile, a carattere limitato e contenuto, tranne, per quello che si desume dai bilanci delle terre e dalle planimetrie e sezioni, per le modifiche in prossimità delle curve 352 e 359.

**CONSIDERATO** che in corrispondenza della curva 352, pur di lunghezza di circa 550 metri e quindi analoga agli altri interventi dai disegni appare un intervento significativo della scarpata (vedasi elaborato 31 - sezione 352) e che questo elemento appare giustificare i volumi di movimentazione terre da scavo alquanto significativi (oltre 11.000 mc) mentre nelle altre tratte non ci sono previsioni di movimentare le terre di scavo.

**CONSIDERATO** che dall'elaborato 33, sezione 359, in corrispondenza della curva 359, lo spostamento dei binari appare pari a metri sette e prevede la realizzazione di un terrapieno, che, come emerge dalla tabelle delle terre, assomma a circa 16.100 mc di fabbisogno complessivo, di cui 6.160 di reimpiego dalle movimentazioni di cui alla considerazione precedente.

**CONSIDERATO** che per gli impianti tecnologici ed in particolare quelli previsti per la trazione sono caratteristici e standard ed i pali sono tipo LSF e che questi sono comprensivi di mensole isolatori ed accessori vari.



**CONSIDERATO** che il proponente non informa in merito al tempo occorrente per la realizzazione del progetto ne come sia conciliabile con il mantenimento dell'esercizio della linea ferroviaria nel periodo dei lavori.

**CONSIDERATO** che in occasione di un approfondimento richiesto, il proponente informa che l'insieme delle opere sarà comunque superiore ai due anni.

**VALUTATO** che la descrizione degli interventi edili, fornita dal proponente, anche in fase di integrazione, è alquanto scarna in merito alle modalità di esecuzione

**VALUTATO** che gli interventi sulle opere d'arte (Nuovo ponte sul Castiglione, Prolungamento Tombino sul Grima, Estensione Ponte sul torrente Zinnavò) sono esclusivamente opere di riqualificazione delle esistenti ma che di esse non viene data la descrizione sufficiente ad appurarne le dimensioni ed i relativi impatti.

**VALUTATO** che gli elaborati sui singoli interventi contengono planimetrie e sezioni, ma la descrizione delle opere di carattere edile o infrastrutturale non consente di comprendere le caratteristiche degli interventi laddove questi appaiono maggiormente impattanti, vedasi in particolare la rimozione di una scarpata in corrispondenza della curva 352 o di realizzazione di un terrapieno (curva 359)

**VALUTATO** che in merito alle tecniche di cantiere, sebbene il proponente dichiara che saranno "coerente con le possibilità correlate a organizzazioni e moderne tecniche di realizzazione", non sono fornite informazioni sulle tecniche, la pianificazione né i programmi circa la durata del cantiere sebbene.

\*\*\*\*\*

#### con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

**VISTO** che la tipologia e la localizzazione del progetto che si situa lungo la linea nella fascia costiera calabra tirrenica per una tratta di circa 25 km.

**VISTA** la documentazione specifica pubblicata dal proponente con la integrazione del 20 febbraio 2015 costituita da

- Studio preliminare Ambientale, elaborato R-01 del febbraio 2015
- Valutazione di incidenza SIC Fondali di Pizzo, elaborato R-04 del febbraio 2015
- Valutazione di incidenza SIC Lago La Vota, elaborato R-03 del febbraio 2015

**CONSIDERATO** che l'intervento, che si configura come opera ferroviaria, comprende

- traslazione dei binari e adeguamento massicciata per 25 tratte per complessivi 10.200 metri
- adeguamento di piccole opere d'arte (un ponticello, un muro di sostegno e tombinatura)
- rifacimento del sistema di trazione
- riqualificazione del sistema di telecomunicazioni

**CONSIDERATO** che l'intervento si collega alle opere di completamento della direttrice ferroviaria "Salerno - Reggio Calabria", sottoscritte il 18 dicembre 2012 dal Ministero per la Coesione territoriale, dal Ministero delle Infrastrutture comprensivo del Piano di Risanamento Acustico redatto da RFI secondo le prescrizioni.

**CONSIDERATO** che gli interventi sono prossimi ad alcune aree interessate che risultano vincolate per la protezione della flora e della fauna ed in particolare le Aree Protette limitrofe ed in parte intersecanti la linea

R

Handwritten signature and initials.

Handwritten initials.

Handwritten signature.

Handwritten signature.

Handwritten signature.

Handwritten mark.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

- Lago La Vota (IT 9330087)
- Fondali di Pizzo calabro (IT9340092)

**VISTO** che lo Studio di Impatto Preliminare considera le diverse componenti ambientali e gli impatti su ciascuna di esse generate dall'opera sia in fase di realizzazione che di esercizio, ovvero le componenti atmosfera, rumore, idrico, suolo e sottosuolo, movimentazione terre, paesaggio, ecosistema, come di seguito dettagliato.

#### Con riferimento alla Componente Atmosfera

**CONSIDERATO** che l'elaborato del proponente fornisce l'inquadramento climatico della Calabria ed in particolare della fascia litoranea interessata,

**CONSIDERATO** che in fase di cantiere si avranno emissioni di polveri nell'area di costruzione che potranno essere mitigate con regolare umidificazione e pulizia delle aree e macchinari con emissioni rientranti nelle norme

**CONSIDERATO** che il progetto prevede in fase di esecuzione le recinzioni di singoli siti e dei perimetrali dei singoli cantieri

**CONSIDERATO** che nella fase di costruzione si prevede che le operazioni di cantiere connesse con la realizzazione dell'opera comporteranno un impatto sulla componente aria in relazione alle emissioni delle macchine operatrici e dei veicoli in transito sulle piste di cantiere e sulla viabilità locale per l'approvvigionamento dei materiali e che si tratta in particolare delle emissioni gassose da parte dei motori diesel e degli eventuali generatori di corrente, e delle particelle volatili e delle polveri sollevate durante il movimento sulle piste di cantiere non asfaltate e lo spostamento di materiali inerti.

**VALUTATO** che non sono stati fornite dettagli sugli impatti di cantiere per la componente atmosfera, e che sebbene si possano prevedere contenuti, si rende necessario una descrizione maggiormente accurata.

**VALUTATO** che in fase di esercizio, rispetto alla attuale esercizio della linea ferroviaria, i movimenti dei treni non modificano gli impatti nel tempo e nelle quantità di emissioni, che tuttavia il progetto potrebbe essere occasione per eventualmente riqualificare eventuali situazioni di impatto già presente.

#### Con riferimento alla Componente Suolo

**VISTO** che gli interventi si collocano sul sedime del sistema ferroviario già esistente.

**CONSIDERATO** che le principali attività di scavo e riutilizzo riguardano interventi sulla massicciata esistente con spostamenti dei binari inferiori al metro e che questi sono eseguiti secondo le norme e le modalità proprie delle linee ferroviarie.

**CONSIDERATO** che tutti gli interventi previsti dal progetto insistono su un'area ben delimitata dove avvengono gli eventuali scavi e l'utilizzo dei materiali per la rimozione e posa dei binari.

**CONSIDERATO** che il proponente nella integrazione al progetto preliminare non ha precisato i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto in oggetto e che comunque, su ulteriore richiesta del Gruppo Istruttore, ha inviato un elaborato che viene considerato nel successivo punto dedicato a "terre e rocce da scavo".

VALUTATO che il consumo di suolo non si modifica è assicurato solo se le modifiche si collocano sul tracciato attuale e che nel progetto appaiono alcune situazioni che devono essere approfondite.

VALUTATO che il gestore della Rete ferroviaria per la fase di esercizio sarebbe opportuno disporre delle previste procedure per i casi di incidenti o disservizi con fuoriuscita dei materiali trasportati e le potenziali conseguenze sull'ambiente

Con riferimento alla componente Terre e Rocce da Scavo

**RICHIAMATO** il quadro normativo che con l'introduzione del D.M. 161/2012 è stato emanato un nuovo regolamento per la gestione delle terre e rocce da scavo con l'obiettivo di migliorare l'uso delle risorse naturali e di prevenire la produzione di rifiuti, mentre fino al 6 ottobre 2012, data di entrata in vigore del D.M. 161/12, prevedeva che il terreno derivante dagli scavi necessari per la realizzazione di un'opera, fosse gestito come rifiuto dagli articoli 183, 184, 184-bis, 184-ter, 185 e 186 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

**VISTO** l'elaborato del proponente denominato "Tabella Bilancio Terre" allegato R-02 progetto 1689 numerazione 42.2 relativo alla Linea Battipaglia Reggio Calabria : modifica tracciato Campora Rosarno.

**CONSIDERATO** che, a seguito di ulteriore approfondimento da parte del Gruppo Istruttore, il proponente ha richiesto (mail pervenuta da ing. Antonio Rotta del 31 luglio 2015) di *"valutare il PUT come elaborato non discriminante ai fini dell'espressione del parere in questa fase" (...)* *"In definitiva prevediamo l'applicazione del regime semplificato dell'art. 41bis non tanto per la quantità di materiale inferiore a 6.000 mc ma, indipendentemente dalle quantità, nell'ipotesi di non assoggettabilità a VIA, con la conseguenza che in caso contrario saremo comunque obbligati a seguire il regime ordinario"*.

**CONSIDERATO** che in sostanza il proponente considera di gestire i materiali di scavo al di fuori di quanto disposto dal DM 161/2012 (e quindi in regime semplificato), così come ammesso dal comma 2 bis dell'art. 184bis del D. Lgs 152/2006, nell'ipotesi di opera non soggetta a VIA (indipendentemente dal volume di scavo), se confermata l'ipotesi di non assoggettabilità oggetto della procedura in corso.

**CONSIDERATO** che gli scavi sono in corrispondenza solo delle seguenti curve 408 e 353, e che esse comportano complessivamente scavi per un volume pari a 12.920 mc;

**CONSIDERATA** la seguente tabella fornita dal proponente nel citato elaborato

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'A', '15', '40', 'A', 'RUP', '11', and various other marks.]*

BILANCIO TERRE				
curva	Scavo	Reimpiego	Reinterri	note
n.	mc	da scavo	corpo stradale	
		mc.	mc	
405				spostamento binario (max=0,291m)
406				spostamento binario (max=0,711m)
407				spostamento binario
408-409	1575		330	
410-411				spostamento binario (max=0,075m)
423				spostamento binario
425				spostamento binario
426				spostamento binario
352	11345	1800		
353				
359		6160	10010	
360			1300	
362			4500	
363-364				spostamento binario
365				spostamento binario
	12920	7960	16140	

**CONSIDERATO** che, dalle tabelle fornite si evince che sono reimpiegate nei medesimi scavi 4.960 mc di terre.

**CONSIDERATO** che non sono state fornite descrizioni in merito agli interventi più significativi per il Piano di Utilizzo delle terre

- alla curva 352 sulla natura degli scavi, che ammontano a 11.345 mc, ne tanto meno sulla natura del suolo che delle modalità
- Alla curva 359, dove appaiono 6160 mc di riutilizzo terre e altri 10.010 di reinterri
- Alla curva 362, con 4500 mc di altri riutilizzi

**VALUTATO** che i volumi di terre movimentati, superiori ai 6000 mc, sono tali da fare rientrare l'intervento nell'ambito dell'applicazione del DM 161/2012

**VALUTATO** che il progetto avrebbe dovuto essere integrato da

- descrizione delle procedure di gestione dei materiali di scavo e dei rifiuti di cantiere identificando le "Work Breakdown Structure" (WBS), almeno per i tre interventi con volumi significativi (curve 352, 359 e 362) con quantificazione dei rispettivi volumi di scavo, di deposito intermedio e di riutilizzo.
- la caratterizzazione chimico - fisica è stata fatta su campionamenti e le analisi sono riferite alla tabelle semplificata di cui all'allegato IV del DM 161/2012;
- eventuali trasformazioni preliminari del materiale scavato con descrizioni delle modalità, al luogo ed alle accortezze adottate per assicurare la tutela della salute ed evitare contaminazioni delle acque;
- non sono individuati gli impianti di recupero e le discariche per il conferimento degli esuberanti,

Con riferimento alla Componente Acqua e Reticolo idrico

**CONSIDERATO** che in fase di esecuzione il progetto prevede

*[Handwritten mark]*

- gli idonei additivi per il calcestruzzo,
- rinaturalizzare le scarpate con piante autoctone
- impermeabilizzazione delle superfici dove avvengono lavorazioni particolari
- le acque meteoriche sono separate da quelle per le attività di cantiere

**CONSIDERATO** che per mitigare i rischi in fase di esercizio sono state previste le opere per la gestione delle acque meteoriche

**CONSIDERATO** che gli interventi interferiscono con i torrenti

- Castiglione, alla curva 352
- Grima, alla curva 353
- Casale, alla curva 359
- Zinnavò alla curva 362

**CONSIDERATO** che, in corrispondenza dei sopracitati torrenti, tra le opere sono previsti gli interventi edili come di seguito illustrati

- Nuovo ponte sul Castiglione
- Prolungamento Tombino sul Grima
- Estensione Ponte sul torrente Zinnavò.

**CONSIDERATO** che per ogni tratta di intervento saranno previsti appositi canali longitudinali di drenaggio ai piedi delle scarpate per la prevenzione di fenomeni erosivi con idoneo scarico delle acque meteoriche delle superfici

**VALUTATO** che complessivamente il progetto non appare modificare l'assetto idrologico e idraulico dell'area di intervento e non causa l'insorgere di criticità idrauliche, né peggiora eventuali criticità già esistenti e che non si prevedono impatti cumulativi e sinergici sulle caratteristiche idrografiche delle acque superficiali ma che in merito al rispetto delle linee del PAI occorre presentare i progetti esecutivi agli Enti preposti ed ottenere il relativo benessere, in particolare per gli interventi di cui alle curve 352 e 359

*[Handwritten marks]*

Con riferimento alla Componente Flora, Fauna e habitat

**VISTO** che è stata prodotta una relazione specialistica "R-06 Sensibilità ambientale: impatti potenziali e mitigazioni".

**CONSIDERATO** che due tratte di intervento rientrano tra le aree vincolate per la protezione della flora e della fauna

- Curva 352, Comune di Falerna, con area costruita dai "territori costieri marini compresi in una fascia di 300 metri"
- Curve 359, 360, 362, 363 nel Comune di Gizzeria, considerata area litoranea tirrenica "costituita da una ridente pianura caratterizzata da vigneti, agrumeti, e da una lussureggiante vegetazione"

**CONSIDERATO** che l'opera si inserisce in alcune tratte in un contesto già fortemente antropizzato per la presenza dell'Autostrada A3 e della Strada SS 18.

**CONSIDERATO** che nell'area specifica di intervento non ci sono Habitat prioritari.

*[Handwritten signatures and marks]*

**CONSIDERATO** che in fase di costruzione potrebbero esserci impatti per periodi di nidificazione o procreazione, tuttavia non si modificano le condizioni essendo la linea già in esercizio e che per prevenire il contatto tra i volatili e le funi di collegamento aereo sarà installato una treccia per rendere maggiormente visibili

**CONSIDERATO** che nel caso di incendio sono previste procedure di intervento con l'elaborazione di piani d'azione che comprendano forme di tutela di flora e fauna

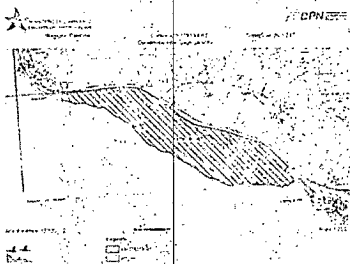
**VALUTATO** che, essendo i 25 interventi sono previsti su tratte già in esercizio e che non si prevedono impatti cumulativi rispetto a quelli attuali e che comunque la progettazione esecutiva dovrà contenere l'individuazione puntuale del cantiere con una descrizione e localizzazione delle attività previste (comprese le attività di stoccaggio temporaneo e gestione dei rifiuti) e le indicazioni relative alla gestione di tutte le emissioni aeriformi e degli scarichi idrici, le fonti di approvvigionamento di acqua e di energia e che si dovrà presentare alla Regione un piano delle misure previste.

**VISTO** che il proponente, con riferimento alla Componente Zone protette, in fase di integrazione, ha pubblicato due elaborati :

- Valutazione di incidenza SIC Lago La Vota, elaborato R-03 del febbraio 2015
- Valutazione di incidenza SIC Fondali di Pizzo, elaborato R-04 del febbraio 2015

**CONSIDERATO** che la linea ferroviaria attuale e oggetto di intervento confina con l'area del Lago La Vota.

**CONSIDERATO** che Lago La Vota, si estende tra Capo severo e Gizzeria Lido per circa 200 ettari con la collocazione riportata nella figura qui sotto



**CONSIDERATO** che si tratta di un complesso di terre umide retrodunali costituito da tre invasi principali: Lago prato, Lago La Vota e Lago Piratino.

**CONSIDERATO** che nell'insieme rappresentano un biotopo di elevato interesse, con diverse dune parallele e vegetazione tipica di ambienti salmastri e palustri e che sono numerosi gli Habitat presenti e tra i principali si citano

- 1150, lagune costiere (44 ettari)
- 1210, Vegetazione di deposito marine
- 2210 Dune Mobili con presenza di *Ammophila arenaria*
- 2230 Dune con prati di "malcomietalia"

**CONSIDERATO** che la laguna è un luogo di sosta per molte specie migratrici come il falco pescatore e il falco della palude e che l'estrema vicinanza al mare lungo la linea costiera di migrazione e la presenza di un vasto canneto costituiscono l'attrattiva per le diverse specie ornitiche migranti

**CONSIDERATO** che nella valutazione di incidenza sono state censite

Handwritten initials or mark at the top right corner.

- le specie floristiche rare e protette e tra esse si citano: il falasco, la campanella, la ruppia, erba medica, valeriana, limonio virgato.
- La presenza molti insetti, che si nutrono delle piante presenti
- L'elaborato riporta l'elenco delle specie indicate come vulnerabili

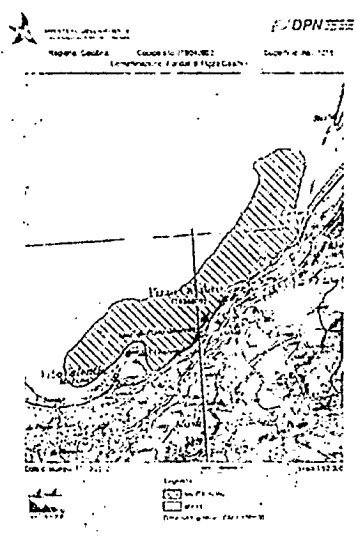
**CONSIDERATO** che l'attuale linea ferroviaria scorre per una tratta in prossimità del SIC Fondali di Pizzo.

**CONSIDERATO** che il SIC Fondali di Pizzo comprende i Fondali di Capo Crozzo, sant'Irene, Capo Vaticano, Pizzo Calabro.

**CONSIDERATO** che i codici dell'Habitat sono i due seguenti:

- 1120 praterie di Posidonia (182 ettari)
- 1170 Scogliere (121 ettari)

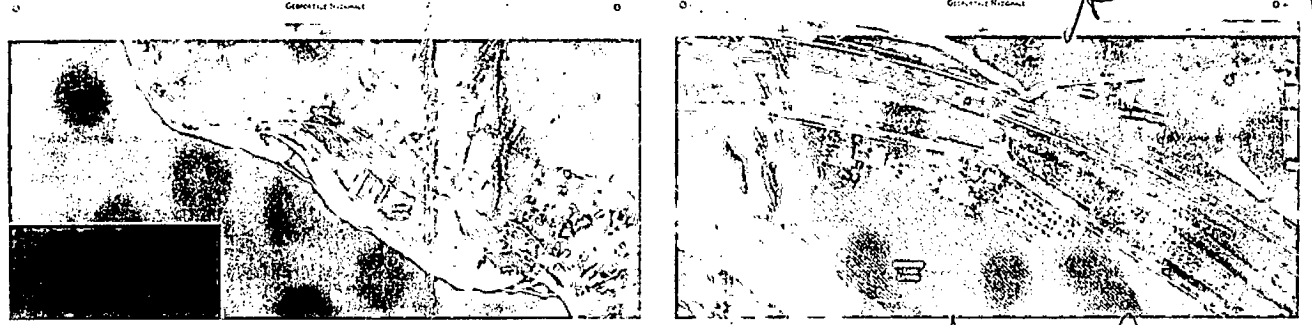
e che il SIC si trova totalmente in area marina, come riportato nella successiva immagine.



Handwritten notes and signatures on the right side of the map, including a large signature and the letters 'C' and 'V'.

**CONSIDERATO** che il Parco marino si caratterizza per uno dei più begli esempi di flora e fauna mediterranea, con fondali con estesa posidonia climax, compresa la salvaguardia delle coste per erosione, ma che tuttavia non interferisce con la linea ferroviaria.

**CONSIDERATE** le immagini che evidenziano che il SIC Lago La Vota termina in corrispondenza della SS 18 e che la linea ferroviaria si trova, a sua volta oltre tale limite come si evince dalle immagini allegate



Handwritten notes and signatures on the right side of the photographs, including a signature and the number '15'.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a signature and the number '15'.

**VALUTATO** con riferimento alla Interferenza con SIC Lago La Vota la linea ferroviaria si trova a monte della SS 18, la quale a sua volta lambisce il sito vincolato e che gli interventi si trovano al di fuori del SIC stesso.

**VALUTATO** che per mitigare gli impatti in fase di costruzione il proponente dovrà presentare un progetto di dettaglio dell'area di cantiere, delle attività e delle fasi di cantiere nonché delle misure di mitigazione che saranno intraprese per la tutela e la salvaguardia degli habitat e delle specie protette.

**VALUTATO** che sarebbe opportuno, per la tratta che lambisce il SIC approfondire le eventuali opere di mitigazione che si potrebbero realizzare per riqualificare ambientalmente la zona nel suo complesso.

#### Con riferimento alla Componente Rifiuti

**VISTO** che la documentazione del proponente non affronta, se non marginalmente, nello specifico le interferenze con la componente rifiuti.

**CONSIDERATE** che occorre un elaborato nel quale la progettazione dovrà contenere l'individuazione puntuale del cantiere con una descrizione e localizzazione delle attività previste (comprese le attività di stoccaggio temporaneo e gestione dei rifiuti) e le indicazioni relative alla gestione di tutte le emissioni aeriformi e degli scarichi idrici, le fonti di approvvigionamento di acqua e di energia;

**CONSIDERATE** le tipologie di matrici producibili dalle attività di cantiere, pertanto collegate alle operazioni di demolizione, costruzione e scavo, possono essere sintetizzate nelle seguenti categorie:

- rifiuti propri dell'attività di demolizione e costruzione
- rifiuti dall'attività di escavazione aventi codici
- rifiuti prodotti nel cantiere connessi con l'attività svolta, come ad esempio: oli esauriti e residui di combustibili liquidi; solventi organici, refrigeranti e propellenti di scarto; rifiuti da imballaggio;
- rifiuti prodotti dagli impianti di trattamento delle acque reflue
- rifiuti urbani

e che la maggior parte dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere sono codificati all'interno del Catalogo Europeo nel capitolo 17 "Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione".

**CONSIDERATO** che il progetto presentato prevede "il recupero della massima quantità possibile di rifiuti dipende dall'adozione di prassi di una demolizione di tipo selettivo, che consente la separazione dei materiali di risulta in frazioni omogenee, al fine di favorirne la valorizzazione in termini di recupero e di ridurre le quantità da smaltire in discarica e che l'efficacia della demolizione selettiva aumenta quando le attività di assemblaggio vengono opportunamente programmate per modalità di esecuzione e sequenza".

**CONSIDERATO** che sono necessarie alcune procedure da adottare in fase di rimozione delle infrastrutture esistenti (binari, pali, ecc.)

- separazione preventiva dei rifiuti pericolosi eventualmente presenti e loro conferimento differenziato al più appropriato recupero e/o smaltimento



Handwritten mark resembling a stylized 'E' or '3'.

- successivo smontaggio di elementi e componenti edilizi dotati di residuo valore d'uso e quindi passibili di reimpiego diretto
- differenziazione dei rifiuti inerti lapidei dagli altri rifiuti da costruzione e demolizione, per il loro avvio a recupero finalizzato alla produzione di inerte riciclato di qualità certificabile
- differenziazione ulteriore della frazione di inerte in due classi: materiali a matrice laterizia e materiali a matrice cementizia
- differenziazione della restante quantità di rifiuto in frazioni omogenee (legno, materie plastiche, materiali metallici, vetro, carta e cartone) da avviare separatamente a recupero anche tramite specifici impianti di selezione
- invio dei rifiuti non altrimenti recuperabili al loro più appropriato smaltimento

**CONSIDERATO** che in fase di esercizio, del resto analoga a quella attuale, non sussistono impatti sulla componente rifiuti

**CONSIDERATO** che in merito alla responsabilità delle attività di gestione dei rifiuti, nel rispetto di quanto individuato dall'impianto normativo ambientale, è posta in capo al soggetto produttore del rifiuto stesso, pertanto in capo all'esecutore materiale dell'operazione da cui si genera il rifiuto (appaltatore e/o subappaltatore) ed a tal proposito l'appaltatore, in materia di gestione dei rifiuti prodotti dalla propria attività di cantiere, opera in completa autonomia decisionale e gestionale, comunque nel rispetto di quanto previsto dal piano. Ove si presentano attribuzioni di attività in sub-appalto, il produttore viene identificato nel soggetto sub-appaltatore e l'appaltatore ha obblighi di vigilanza.

**VALUTATO** che gli elaborati non forniscono indicazione alcuna sulle demolizioni sui volumi, le caratteristiche, il recupero o la demolizione delle infrastrutture rimosse o sostituite (quali binari, traversine, pali di sostegno per la trazione) e gli elaborati non forniscono neppure informazioni e valutazioni relativamente alle demolizioni di armamenti, massicciata o infrastrutture tecnologiche

**VALUTATO** che il proponente non ha approfondito l'argomento della gestione dei rifiuti e che la gestione dei rifiuti andrebbe descritta maggiormente ed evidenziare le normative che ne individua le responsabilità ed è finalizzata alla valorizzazione in termini di recupero e di ridurre le quantità da smaltire in discarica.

**VALUTATO** che in fase di esercizio, per la componente rifiuti, non sussistono situazioni che mutano rispetto all'attuale modalità di gestione della rete ferroviaria.

Con riferimento alla Componente Rumore

**RICHIAMATO** il contesto in cui si realizza l'intervento per cui che esso si collega alle opere di completamento della direttrice ferroviaria "Salerno - Reggio Calabria", sottoscritto il 18 dicembre 2012 dal Ministero per la Coesione territoriale, dal Ministero delle Infrastrutture comprensivo del Piano di Risanamento Acustico redatto da RFI secondo le prescrizioni.

**CONSIDERATO** che gli interventi sono correlati ad un piano di risanamento e saranno armonizzate con i piani di risanamento acustico ferroviari, così come fornite dalla società RFI ed in particolare con il progetto depositato nell'aprile 2014.

**CONSIDERATO** che in fase di costruzione misure di prevenzione della diffusione del rumore con barriere momentanee, attività solo in ore diurne, utilizzo di macchinari a marcatura e con bassi livelli di emissione

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large checkmark-like mark and several illegible signatures.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large 'M' on the left and several other illegible marks.

**CONSIDERATO** che in fase di esercizio, le misure antirumore devono includere le misure per ridurre la emissione del rumore dei veicoli su rotaia e quelle per la prevenzione della diffusione del rumore nell'ambiente

**VALUTATO** che nello Studio Preliminare Ambientale non comprende indagine acustica e non sono stati fatti approfondimenti e tanto meno individuati i ricettori

**VALUTATO** tuttavia che il rispetto delle norme acustiche e dei limiti di rumore è oggetto di procedure e piani di intervento del proponente già esaminati ed approvati in altre sedi e che nel presente parere si valutano, per questa componente, solo gli impatti relativi alle fasi di costruzione e che questi risultano poco significativi.

**VALUTATO** che, ad ulteriore garanzia, per mitigare gli impatti acustici in fase di cantiere saranno necessarie apposite prescrizioni.

#### Con riferimento alla Componente Paesaggio

**CONSIDERATO** che il progetto in esame, per le sue ridotte caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni contenute del territorio e che, vista l'estensione della superficie interessata e le caratteristiche dell'opera, non sono prevedibili effetti sul contesto paesaggistico allargato, e che le trasformazioni sono circoscritte ad una sottile fascia di territorio a ridosso della ferrovia e alle sue dirette adiacenze.

**CONSIDERATO** che i cantieri sono diffusi e frequenti e che solo alcuni di essi saranno visibili ma di ridotte dimensioni e di durata contenuta.

**CONSIDERATO** che nella fase di esercizio non cambia sostanzialmente nulla rispetto all'esercizio attuale.

**VALUTATO** che la tratta ferroviaria è già in esercizio da tempo e le opere del presente intervento non modificano né il tracciato né i manufatti fatto salvo che, potrebbero registrarsi in corrispondenza degli interventi alle curve 352 e 359 ovvero delle opere d'arte (Nuovo ponte sul Castiglione Prolungamento Tombino sul Grima Estensione Ponte sul torrente Zinnavò) dove all'atto attuale scarseggiano le informazioni.

#### Con riferimento alla componente Archeologica e Beni Culturali

**CONSIDERATO** che lo studio preliminare non affronta l'argomento delle interferenze eventuali con le componenti archeologiche e dei beni culturali.

**CONSIDERATO** che le infrastrutture tecnologiche posate (rete di trazione) non comportano impatti con queste componenti ma che sarebbe significativo conoscere il contesto archeologico o di beni culturali presenti nelle tratte di intervento e di potenziali interferenze in fase di cantiere.

**VALUTATO** che il tracciato rimane quello esistente e pertanto non sono ravvisabili impatti di natura archeologica o impatti ulteriori per i Beni culturali per i quali è tuttavia opportuno un approfondimento per le fasi di cantierizzazione.

#### In merito al Piano di Monitoraggio

**CONSIDERATO** che il Documento fornisce solo richiami generici alla redazione del Piano di monitoraggio.

**CONSIDERATO** che occorrerebbe un quadro prescrittivo che imponga di redigere il progetto esecutivo dell'opera corredato con un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) (ante operam, in corso d'opera e post operam) secondo le linee guida del MATTM e in accordo con l'ARPA Calabria.

**VALUTATO** che il PMA dovrebbe riguardare, sia in fase di esecuzione delle opere che in fase di esercizio, le seguenti componenti ambientali: Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, Rumore, Elettromagnetismo e Paesaggio.

**CONSIDERATO** che in particolare il PMA dovrà assicurare la stabilità dei rilevati per accertare l'assenza di cedimenti, verificare in merito alla movimentazione terre in fase di realizzazione, la conformità dei macchinari e comunque di tutte le opere di mitigazioni previste nello Studio Preliminare nonché, in fase di esercizio, di monitoraggio acustico, per il posizionamento di ulteriori pannelli assorbenti

**VALUTATO** che gli elaborati non richiamano alcuna specifica iniziativa di monitoraggio per assicurare quanto sopra è opportuna la redazione di apposito Piano di Monitoraggio Ante Operam, in corso d'Opera e Post operam.

\*\*\*\*\*

**VALUTATO** che negli elaborati presentati sono state richiamate le relazioni tra il progetto e gli strumenti di pianificazione e programmazione (a livello europeo, nazionale, regionale e locale) e che sono stati analizzati i piani con il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici e idrogeologici in corrispondenza di ciascuna delle 25 tratte appare utile procedere a raccogliere maggiori confronti con le autorità preposte ed in particolare in merito al rispetto delle linee del PAI o dei gestori delle due zone protette che sono in prossimità della linea ferroviaria.

**VALUTATO** che la Regione Calabria non ha fornito parere e non sono pervenuti pareri dagli Enti Locali né dal pubblico.

**VALUTATO** che gli elaborati progettuali sono insufficienti a valutare alcuni aspetti del quadro progettuale, quali si citano gli interventi in corrispondenza delle curve 352 e 359 e, sebbene siano citate solo come opere di riqualificazione, delle opere d'arte (Nuovo ponte sul Castiglione, Prolungamento Tombino sul Grima, Estensione Ponte sul torrente Zinnavò) e che nulla viene sufficientemente descritto per le modalità di realizzazione dei cantieri e dei tempi correlati.

**VALUTATO** che la documentazione fornita dal proponente, anche in fase di integrazione, non ha approfondito alcuni aspetti che permettano di comprendere gli impatti ambientali o le eventuali mitigazioni conseguenti

- l'argomento della gestione dei rifiuti in fase di cantiere e le caratteristiche delle demolizioni degli armamenti o delle opere ausiliarie;
- gli impatti che potrebbero registrarsi in corrispondenza degli interventi alle curve 352 e 359, dove all'atto attuale della definizione del progetto scarseggiano le informazioni.

**VALUTATO** che sono state esaminate e previste le possibili opere di mitigazione degli impatti previsti in fase di cantiere, tuttavia queste è necessario che siano maggiormente approfondite in corrispondenza del SIC Lago La Vota, seppure non interferito direttamente, laddove è opportuno un progetto di maggiore dettaglio delle misure di mitigazione che saranno intraprese in fase di cantiere per la logistica o le lavorazioni al fine della tutela degli habitat e delle specie protette.

VALUTATO che i volumi di terre movimentati, superiori ai 6000 mc, sono tali da fare rientrare l'intervento nell'ambito dell'applicazione del DM 161/2012 e che pertanto il proponente deve redigere e sottoporre a verifica il Piano di Utilizzo delle Terre secondo le più recenti normative.

VALUTATO che, sebbene sia pervenuta documentazione integrativa, il livello e la qualità degli elaborati non permette di approfondire le implicazioni di impatti sull'ambiente in fase realizzativa e di esercizio.

VALUTATO che considerata l'importanza dell'opera già in esercizio e della iniziativa di upgrading, pur essendo su tracciato già esistente, l'intervento potrebbe essere occasione per esaminare e proporre, in alcune tratte, interventi di riqualificazione anche ambientale.

VALUTATO che sia irrinunciabile disporre del piano di utilizzo delle terre, degli elaborati che documentino il rispetto dei vincoli idrogeologici, le caratteristiche delle demolizioni e la gestione dei rifiuti in cantiere, le mitigazioni di cantiere in corrispondenza del SIC Lago La Vota.

VALUTATO ai sensi dell'art. 20 comma 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che avendo il progetto possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente, si applicano gli artt. da 21 a 28.

**Tutto ciò visto, considerato e valutato**

**la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS**

**ESPRIME**

**Parere Non Favorevole**

**all'esclusione dalla procedura di VIA**

**del progetto "Asse Salerno - Reggio Calabria - Velocizzazione delle principali linee -  
Interventi accessori"**

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcortres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

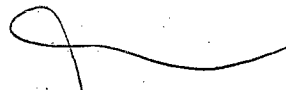
Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

**ASSENTE**

ASSENTE

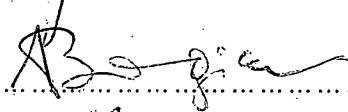
Dott. Renzo Baldoni



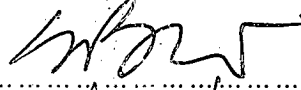
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



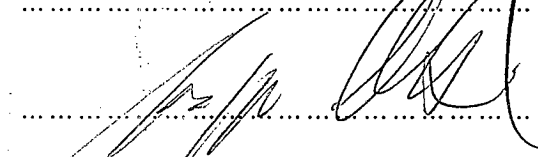
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



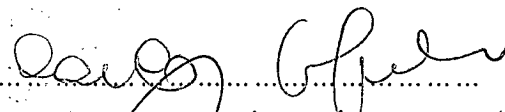
Ing. Antonio Castelgrande



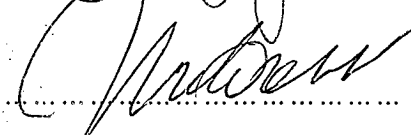
Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello



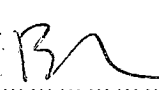
Prof. Carlo Collivignarelli



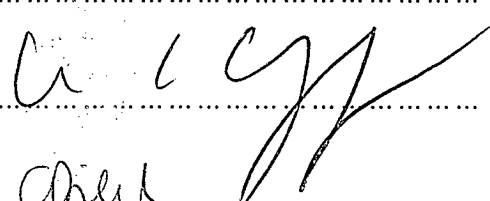
Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

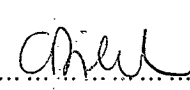
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



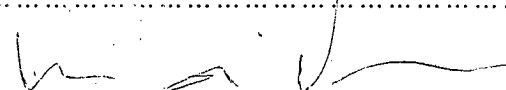
Cons. Marco De Giorgi



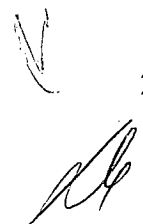
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

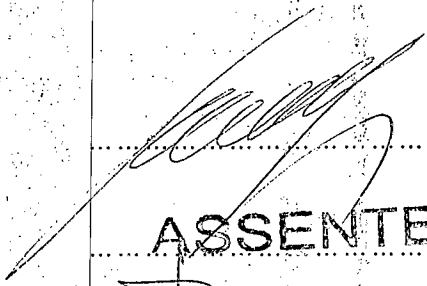
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



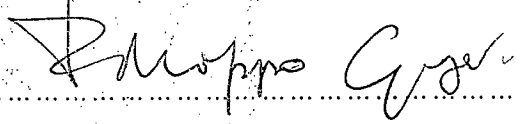
Ing. Graziano Falappa



ASSENTE

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

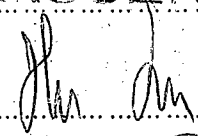
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

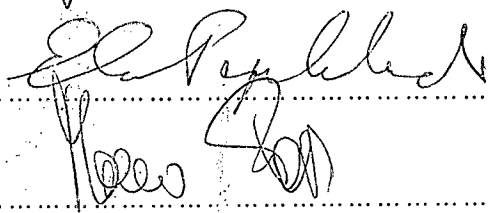
Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

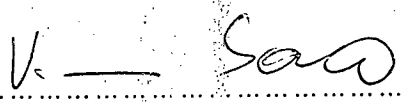
ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

V S

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani