

0.2

La presente copia fotostatica composta di N° 4..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 04-10-2016.....



MINISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Miroslav

Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

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

Parere n. 2180 del 30/09/2016

<p>Progetto:</p>	<p><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.</i></p> <p><i>Linea ferroviaria Palermo-Messina Tratto Fiumetorto - Cefalù -Ogliastrillo Compresa la galleria "Monte Poggio Maria". Sottovia SL14 al km 57+989 e Stralcio sottovia SL15 al km 58+050 Progetto Esecutivo Variante</i></p> <p><i>ID_VIP 3421</i></p>
<p>Proponente:</p>	<p><i>ITALFERR S.P.A.</i></p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è l'esame, nell'ambito del Progetto Esecutivo: "*Linea ferroviaria Palermo-Messina tratto Fiumetorto-Cefalù-Ogliastrillo - Compresa la galleria Monte Poggio Maria*", presentato dalla Società Ital-Ferr S.p.A., ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006, della proposta di Variante presentata con l'istanza prot. AGCS.CPM.005512.16.U del 05/08/2016, acquisita al prot.20702/DVA del 08/08/2016, relativa al "*Sottovia SL14 ubicato al km 57+989 e Stralcio sottovia SL15 ubicato al km 58+050, riferito alla medesima tratta*".

Il presente parere prevede, quindi, la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.lgs. n.162/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell'art. 169 citato, per il quale le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

La proposta di Variante interviene a valle della Delibera n°50 del 15.05.2015 della Giunta Comunale del Comune di Lascari, in fase successiva alla consegna dei lavori, di adozione di una soluzione alternativa per l'adeguamento dell'attuale sottopasso ciclopedonale, denominato SL14, "in modo tale che sia utilizzabile come rapido accesso e via di fuga dai mezzi di soccorso (ambulanza e protezione civile) e dalle forze dell'ordine, prevedendo, accanto al passaggio pedonale sopraelevato, una carreggiata di larghezza 5,50 m.

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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 ss.mm.ii. 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*";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*" e, in particolare, l'art. 216 "*Disposizioni transitorie e di coordinamento*", comma 27;
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii., 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*";

VISTO il Parere n° 724 del 28 novembre 2003, con il quale l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto "*Linea ferroviaria Palermo-Messina tratto Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono*";

PRESO ATTO che il suddetto Progetto è stato successivamente approvato dalla Conferenza di Servizi, con sessio-

ne conclusiva del 03.10.2003, come da verbale emesso in data 11.02.2004;

VISTO il Parere, emesso con prot. DSA-2007-19384 del 10/7/2007, con il quale l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato la "Relazione di ottemperanza" sul progetto della sub-tratta "Linea ferroviaria Palermo - Messina tratto Fiumetorto-Ogliastrillo";

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM, con nota prot. DVA-2014-29702 del 18/09/2014, ha trasmesso la comunicazione sull'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della istanza di cui sopra e per lo svolgimento della procedura ex art. 169, D.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sulla Variante presentata.

PRESO ATTO che in data 05/09/2016, con nota prot. CTVA-2016-0003002, il Presidente della Commissione Via procedeva alla nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, per l'espletamento della suddetta procedura.

PRESO ATTO che la Documentazione consegnata da ItalFerr S.p.A. con nota prot. AGCS.CPM.005512.16.U del 05/08/2016, contestualmente alla citata istanza, consiste globalmente in:

- Inquadramento territoriale;
- Elaborati proposta progettuale di variante.
- Nota Responsabile dell'Area tecnica del Comune di Lascari con la Proposta di delibera.
- Delibera del Consiglio Comunale di Lascari n°50 del 15.05.2015;

PRESO ATTO della nota prot. AGCS.CPM.00660093.16.U del 29/09/2016, inviata per mezzo PEC ed assunta in pari data al prot. CTVA-2016-0003299, in cui il Proponente, in riferimento al progetto in esame precisa come la realizzazione delle opere in parola non comporti nessun incremento, rispetto a quanto previsto, del materiale movimentato nell'ambito del progetto di cui al citato Decreto VIA n. 724 del 28/11/2003.

RICORDATE tutte le caratteristiche dell'opera in generale e degli interventi specifici di seguito esposti:

3. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

L'intervento in oggetto è inserito fra quelli strategici di preminente interesse nazionale di cui all'allegato 2 alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 (Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche) e prevede il raddoppio del binario nel tratto compreso fra Fiumetorto e Castelbuono (via Cefalù), come parte dell'itinerario Palermo - Messina, tuttora penalizzato dall'esistenza di tratte a semplice binario. Il progetto rientra negli strumenti di programmazione settoriale nazionale e regionale ed in particolare tra quelli della L.443/2001, (c.d. Legge obiettivo) e relativa Delibera CIPE n_121 del 21 dicembre 2001, negli interventi previsti dal Piano Generale Trasporti, nonché nell'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Ferroviario, rientrante nell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta tra il Governo e la Regione Sicilia in data 13.9.1999.

4. CONTENUTI DEL PROGETTO

Il Progetto Definitivo relativo alla linea ferroviaria Fiumetorto-Ogliastrillo, comprensivo del progetto delle opere di attraversamento della linea ferroviaria, è parte dell'intervento di 1° fase relativo al raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina e più precisamente quello relativo al tratto compreso tra Termini Imerese e Lascari (tratta Fiumetorto-Ogliastrillo), per una lunghezza complessiva di circa 20 Km. Trattasi del primo dei lotti del più ampio progetto di raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina, tratto Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono, approvato in Conferenza di Servizi come da provvedimento finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n° 208/CdS-Op-Min del 11/02/2004, e da Decreto di Compatibilità Ambientale n. 724 del 28 Novembre 2003.

Il progetto si inserisce nel programma generale di implementazione di tutta la linea Palermo-Messina tuttora penalizzata dall'esistenza di tratte a semplice binario che, con progetto di raddoppio di questa come di altre tratte, porterebbe ad un notevole incremento nell'offerta dei servizi di trasporto a diverso livello:

- nazionale per i collegamenti viaggiatori e merci;
- locale per la sua valenza di trasporto metropolitano verso il capoluogo regionale.

Il progetto in esame pur prevedendo il raddoppio di linea esistente per circa il 33% del percorso, non è incompati-

bile con le destinazioni d'uso contenute nei PRG dei Comuni attraversati, pur nella necessità di alcuni interventi nella rete viaria locale.

Il tracciato si mantiene in aree costiere pianeggianti per tutto il primo tratto, da Fiumetorto a Lascari, dall'inizio alla progressiva km 58+500 circa, si sviluppa su depositi marini che ospitano una consistente falda a pelo libero, con superficie freatica a 2÷3 metri dal piano di campagna, su cui non si evidenziano dissesti di rilevante importanza; nella seconda parte, invece, interessata prevalentemente da terreni di natura flyschoidi, in aree a morfologia collinare o montana, in cui sono presenti dinamiche di versante accentuate e dove sono segnalati fenomeni di dissesto, la soluzione progettuale, sviluppata prevalentemente in galleria, non produce interferenze con i suddetti dissesti.

Dal punto di vista vegetazionale, faunistico ed ecologico, l'area su cui si sviluppa il tracciato, relativamente alla prima parte (dall'inizio alla stazione di Lascari), è in genere povera di elementi di naturalità, dominando le colture agrarie di tipo seminativo o orticolo; nella seconda parte, di maggior interesse dal punto di vista degli aspetti vegetazionali, ecologici e paesaggistici, le aree interessate vengono invece attraversate, a minimizzazione degli impatti, con un tracciato quasi tutto in galleria.

4.1. PROPOSTA DI VARIANTE

Il Progetto Esecutivo della tratta in esame prevedeva, in corrispondenza del km 57+899, il prolungamento di un sottovia ciclopedonale esistente (identificato dalla sigla SL14), e, in corrispondenza del km 58+050 (a 150 m di distanza), la realizzazione di un sottovia carrabile denominato SL15.

In considerazione che, in corrispondenza di tali opere, il suddetto progetto prevede l'allargamento della sede ferroviaria ai fini della realizzazione del raddoppio in affiancamento alla sede esistente con la realizzazione del prolungamento dei sottovia citati, il Comune di Lascari propone, stante che non è più ritenuta utile la realizzazione del cosiddetto "SL15", previsto nel progetto approvato in occasione della Conferenza di Servizi del 2003, posto a distanza di circa 500 metri dall'attuale sottopasso di Oda Passitano, di :

1. Di richiedere ad R.F.I. S.p.A. di adeguare l'attuale sottopasso ciclopedonale, situato in corrispondenza delta progressiva 57+800 (SL14), in modo che sia utilizzabile come rapido accesso e via di fuga dai mezzi di soccorso (ambulanza e protezione civile) e dalle forze dell'ordine, prevedendo, accanto al passaggio pedonale sopraelevato, una carreggiata di larghezza 5,50 metri;
2. Di dare atto che, come concordato tra le parti, l'area su cui avrebbe dovuto insediarsi il citato sottopasso SL 15, già oggetto di esproprio, venga ceduta al Comune di Lascari;
3. Di dare atto altresì che sarà realizzata, in corrispondenza del bivio per Lascari, la corsia di accumulo in direzione Palermo, come concordato all'esito di un sopralluogo congiunto con i tecnici di R.F.I. S.p.A., Cefalù 20 ed ANAS.

La variante, come illustrato nelle planimetrie allegare, consiste nella realizzazione di un unico manufatto che permetta il sottopasso della piattaforma ferroviaria nella sua nuova configurazione, che accolga al suo interno sia il percorso ciclopedonale (configurazione SL14) che la corsia di accesso rapido prima ospitata dal sottovia SL15, su sedi adeguate e separate tra di loro.

Detta variazione, a giudizio del Proponente, non costituisce modifica rilevante rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo a suo tempo assentito, in quanto le modifiche introdotte - corrispondenti, oltre all'aumento della larghezza e dell'altezza dell'opera di attraversamento, ad una rettifica del tracciato delle rampe esistenti e ad un adeguamento della larghezza delle stesse — sono sostanzialmente contenute nell'ambito delle zone di rispetto definite dall'art. 12 del DPR 327/2001 e riguardano una modesta entità di una parte d'opera.

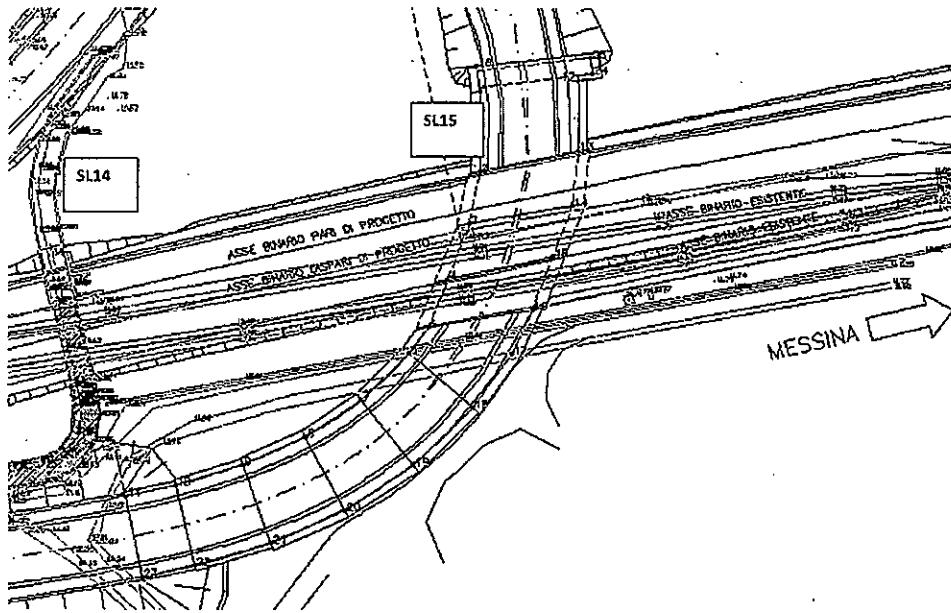
A tal proposito, si precisa che dall'approvazione della variante di cui trattasi deriverà una modifica del piano di espropri ancorché le aree restino contenute all'interno della fascia di rispetto di cui al richiamato art. 12 DPR 327/2001, per le quali il soggetto aggiudicatore, in qualità di autorità espropriante, provvederà a porre in essere la procedura disciplinata dal comma 6 dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006.

Infine, si evidenzia, che la modifica richiesta dal Comune di Lascari (adeguamento SL14 e stralcio SL15) non comporta un aumento dei costi di realizzazione del Raddoppio Ferroviario.

La nuova configurazione dei citati sottovia è esposta nelle planimetrie seguenti:

Raddoppio linea ferroviaria Palermo-Messina. Tratto Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo compresa la galleria "Monte Poggio Maria" - Variante "Sottovia SL 14 ubicato al km 57+989 e stralcio sottovia SL15 ubicato al km 58+050".

R

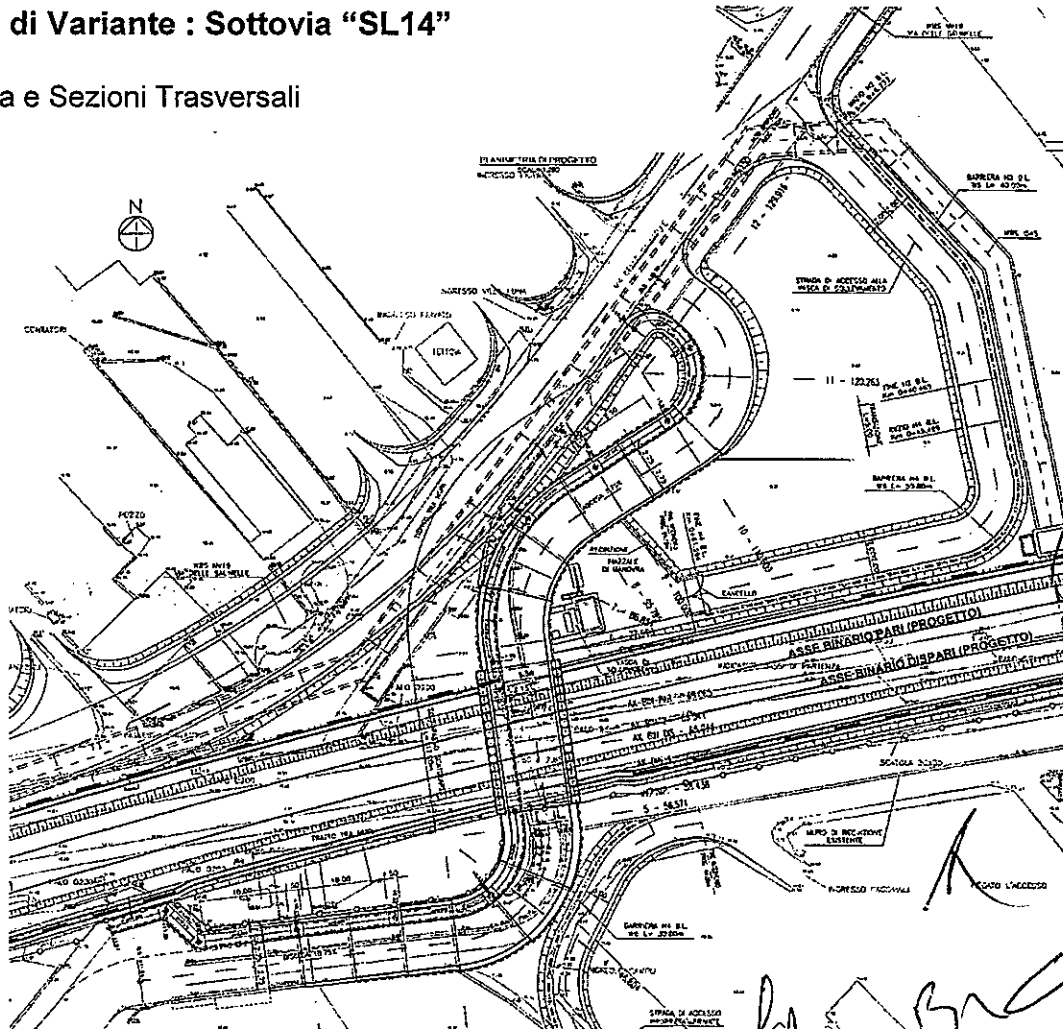


Handwritten scribbles and lines, possibly indicating a specific section or feature of the plan.

Progetto Definitivo approvato : Sottovia SL14 ed SL15

Progetto di Variante : Sottovia "SL14"

Planimetria e Sezioni Trasversali

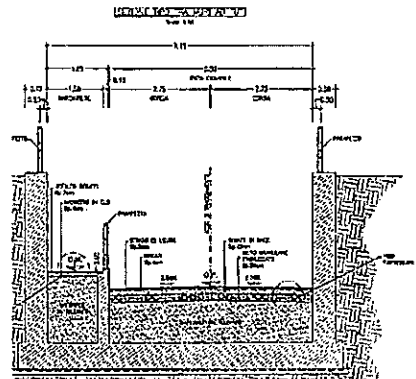
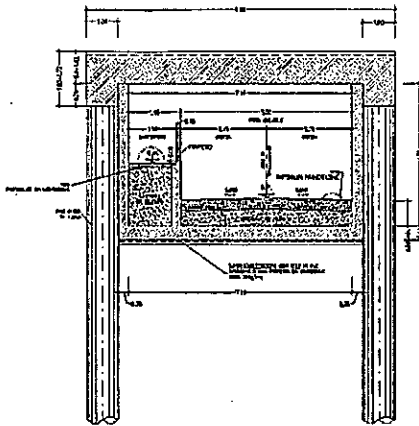


Handwritten scribbles and lines, possibly indicating a specific section or feature of the plan.

Handwritten initials 'A G'.

Handwritten number '17'.

Handwritten signatures and scribbles at the bottom right of the page.



5. VALUTAZIONI

VALUTATO che per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la Variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato, e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS

ESPRIME PARERE

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

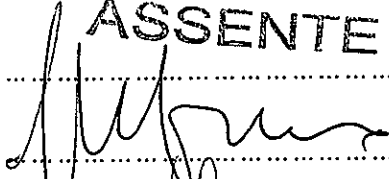
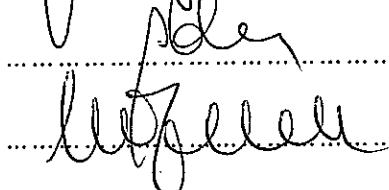
che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Linea ferroviaria Palermo-Messina, Tratto Fiumetorto – Cefalù –Ogliastrillo, Compresa la galleria "Monte Poggio Maria", relativamente al "Sottovia SL14 ubicato al km 57+989 e Stralcio sottovia SL15 ubicato al km 58+050, riferito alla medesima tratta", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

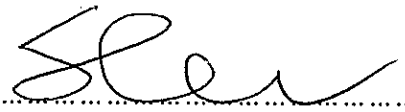
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

ASSENTE



ALIA
no. 111

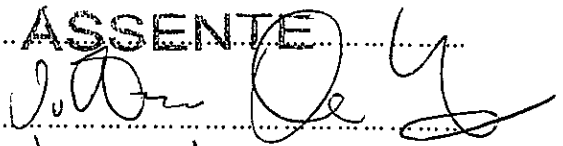
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



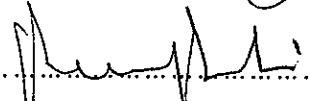
Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

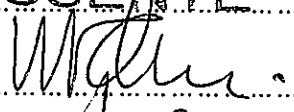
Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

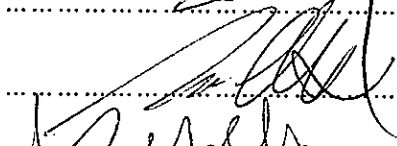
Ing. Stefano Calzolari



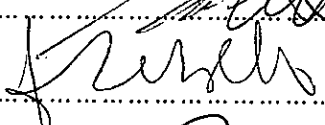
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



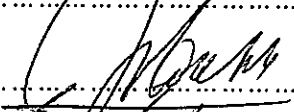
Arch. Laura Cobello



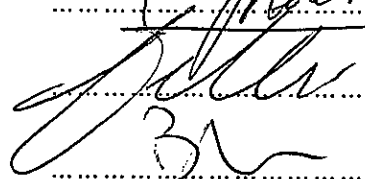
Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



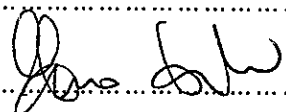
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

ASSENTE

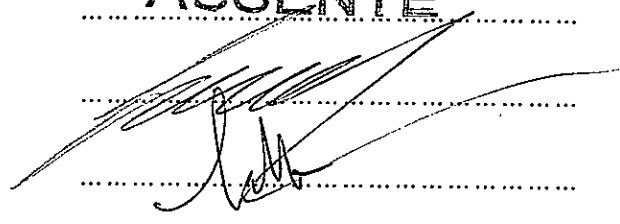
Ing. Chiara Di Mambro



Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Gi

75

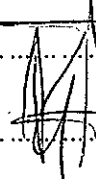
7

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki



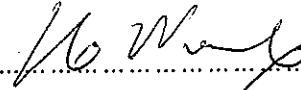
Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo



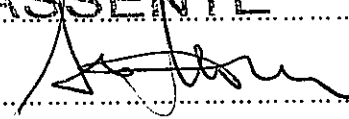
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

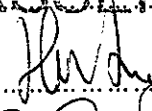
Ing. Arturo Luca Montanelli



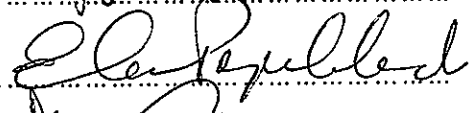
Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

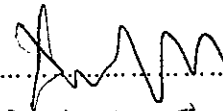
Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



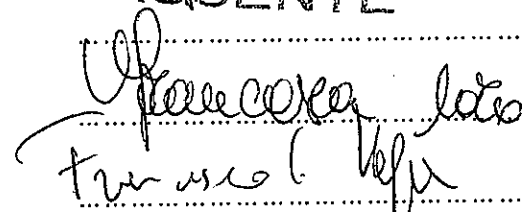
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani