

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: [ID: 5300] Ripristino Tratta ferroviaria Caltagirone-Gela, linea Lentini D.ne-Gela. Progetto definitivo “Ripristino linea Caltagirone-Gela. Interventi di miglioramento strutturale per conseguire l’adeguamento sismico dei viadotti. Progetto definitivo 1° Lotto”.
Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..
Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-DIN-DIS.CTVA0011\P\239 del 20/05/2020, acquisita al prot. MATTM-38598 del 26/05/2020, la Società RFI-Rete Ferroviaria Italiana ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mmi., per il progetto definitivo “*Ripristino linea Caltagirone-Gela. Interventi di miglioramento strutturale per conseguire l’adeguamento sismico dei viadotti. Progetto definitivo 1° Lotto*”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l’intervento prevede la realizzazione di interventi di miglioramento strutturale per conseguire l’adeguamento sismico e statico di n. 5 viadotti localizzati sulla linea ferroviaria Caltagirone-Gela, nel tratto Caltagirone-Niscemi (Lotto 1) tra progressive km 318+506 (viadotto n. 1) e km 328+471 (viadotto n. 5). I viadotti oggetto di intervento presentano caratteristiche geometrico-costruttive simili. Si tratta di viadotti ad archi in muratura con volte in calcestruzzo magro. Le opere non sono più in esercizio dal 8 maggio 2011, giorno in cui si è verificato il cedimento strutturale di un viadotto presente sulla medesima tratta ferroviaria, al km 326+645. Dette opere ricadono nel territorio comunale di Caltagirone (CT) e solo la parte terminale del viadotto n. 5 ricade per un breve tratto all’interno del territorio comunale di Niscemi (CL). Il comprensorio direttamente interessato è circa 170 mila abitanti con la presenza di un importante stabilimento industriale nell’area di Gela.

L’intervento in valutazione si configura come “*adeguamento tecnico*” di una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., punto 10) “*tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza [...]*”.

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2020-0006

Data stesura: 31/07/2020

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 10/08/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

La linea ferroviaria Lentini D.-Gela, a singolo binario non elettrificata, è stata in esercizio dal 1979 al 2011 anno in cui si è verificato un cedimento strutturale del viadotto situato al km 326+645, in contrada "*Discesa degli angeli*", nel territorio comunale di Caltagirone in Provincia di Catania. Le opere sono state realizzate a partire dal 1950 ed aperte all'esercizio ferroviario nel 1979. Il progetto definitivo proposto riguarda la realizzazione di interventi di miglioramento strutturale per conseguire l'adeguamento sismico e statico di n. 5 viadotti ad archi, sulla linea ferroviaria Caltagirone-Gela, nel tratto Caltagirone-Niscemi (Lotto 1). I viadotti sono localizzati tra progressive km 318+506 (viadotto n. 1) e km 328+471 (viadotto n. 5), e presentano caratteristiche geometrico-costruttive simili. Si tratta di viadotti ad archi in muratura con volte in calcestruzzo magro così localizzati lungo la linea ferroviaria esistente:

- Viadotto n.1 alla progressiva km 318+506 di lunghezza complessiva di circa 206 m. costituito da n. 8 pile e due spalle che scandiscono n. 9 arcate con luce netta di circa 20 m.;
- Viadotto n. 2 alla progressiva km 320+757 di lunghezza complessiva di circa 169 m. costituito da n. 4 pile e due spalle che scandiscono n. 5 arcate con luce netta di circa 24 m.;
- Viadotto n. 3 alla progressiva km 322+596 di lunghezza complessiva di circa 162 m. costituito da n. 6 pile e due spalle che scandiscono n. 7 arcate con luce netta di circa 20 m.;
- Viadotto n. 4 alla progressiva km 327+292 di lunghezza complessiva di circa 112 m. costituito da n. 2 pile e due spalle che scandiscono n. 3 arcate con luce netta di circa 20 m.;
- Viadotto n. 5 alla progressiva km 328+471 di lunghezza complessiva di circa 388 m. costituito da n. 15 pile e due spalle che scandiscono n. 16 arcate con luce netta di circa 22.5 m..

Gli interventi strutturali previsti sugli archi, sulle pile, sulle spalle, per il recupero della funzionalità dei viadotti, consistono in riempimenti con calcestruzzo alleggerito, profili angolari metallici, sistemi di tirantatura con barre dywidag, camicie in cemento armato, iniezioni di malta per il consolidamento del nucleo del pilone e micropali.



Fig. 1: Viadotto al km 320+757 (Fonte: Relazione Generale)

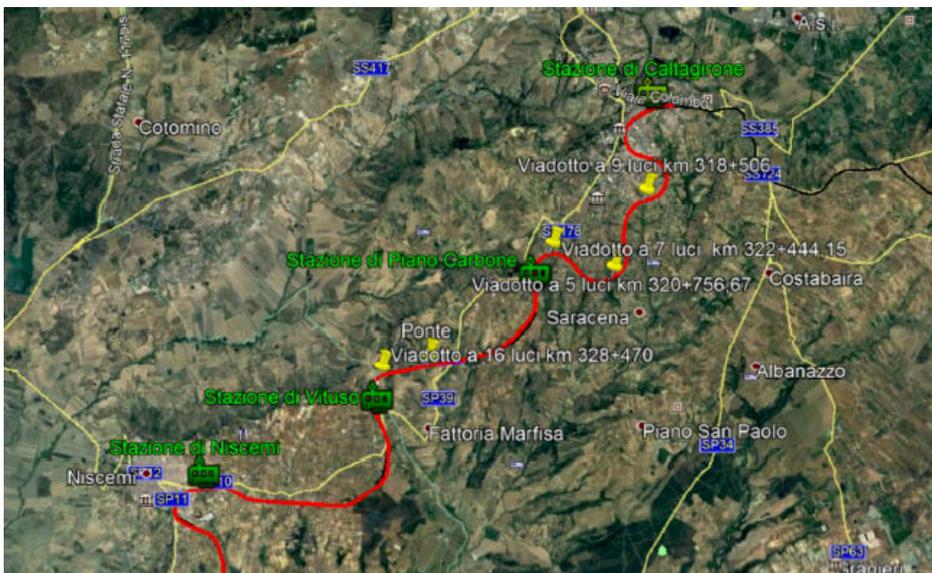


Fig. 2 Area di intervento (Fonte: Analisi territoriale e vincolistica)

Con riguardo a “*Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi*” i viadotti oggetto di miglioramento strutturale interferiscono, in maniera limitata, con aree sottoposte a vincolo di cui all’art. 142, comma 1 lett. c) del D.Lgs. 42/2004, con specifico riferimento ai viadotti nn. 2 e 5.

Con riferimento a “*Zone montuose forestali*” i viadotti oggetto di miglioramento strutturale interferiscono, in maniera limitata, con aree sottoposte a vincolo di cui all’art. 142, comma 1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004, con specifico riferimento ai viadotti nn. 2, 3, 4 e 5.

Per quanto attiene a “*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*” l’area interessata dall’intervento non ricade, neppure parzialmente, all’interno di tali siti.

Per quanto attiene alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” l’area interessata dall’intervento non ricade all’interno di dette zone.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) l’area di intervento non interessa siti contaminati.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l’area di intervento ricade in zone sismica 2.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) il proponente dichiara che i viadotti ricadono in un esteso vincolo idrogeologico.

Per quanto attiene alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente dichiara che l’intervento non ricade all’interno di tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente nella lista di controllo riporta che gli interventi ricadono in aree di pertinenza ferroviaria.

Con riferimento alla cantierizzazione, i rumori e le vibrazioni prodotte, nonché le emissioni di polvere in atmosfera il proponente riferisce che saranno previste procedure operative atte a prevenire e o minimizzare gli impatti.

La realizzazione del progetto comporta la produzione di 61.886 mc di materiali di risulta di cui:

- 41.134 mc saranno riutilizzati ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017 e ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- 20.752 mc saranno gestiti all'interno del regime dei rifiuti ai sensi della parte IV del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Conclusioni

La finalità dell'intervento proposto *“Ripristino linea Caltagirone-Gela. Interventi di miglioramento strutturale per conseguire l'adeguamento sismico dei viadotti. Progetto definitivo 1° Lotto”* consiste nella realizzazione di interventi di miglioramento strutturale ai fini dell'adeguamento sismico e statico di cinque viadotti ad archi, con caratteristiche geometrico-costruttive similari, localizzati sulla linea ferroviaria Caltagirone-Gela, a singolo binario non elettrificata, nel tratto Caltagirone-Niscemi (Lotto 1) tra progressive km 318+506 (viadotto n. 1) e km 328+471 (viadotto n. 5).

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità dell'intervento proposto come sopra indicate, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, nonché di adeguamento sismico e statico della linea ferroviaria, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.

Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.). Atteso che la realizzazione del progetto, che ricade nel campo di applicazione dell'art. 2, comma 1 lett. v) del D.P.R. 120/2017 *“cantiere di grandi dimensioni non sottoposto a VIA o AIA”*, comporta la produzione di 61.886 mc di materiali di risulta per i quali il proponente prevede il riutilizzo di 41.134 mc., per il caso di specie, si dovrà provvedere a dare attuazione agli adempimenti di cui all'art. 22 del citato D.P.R. 120/2017 che prevede, tra l'altro, che *“la sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 4 è attestata dal produttore tramite una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà [...] con la trasmissione, anche solo in via telematica, almeno 15 giorni prima dell'inizio dei lavori di scavo, del modulo di cui all'allegato 6 al comune del luogo di produzione e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente”*.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)