



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

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

Sottocommissione VIA

Gruppo Istruttore 3

*** * ***

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.L.vo 152/2006</i></p> <p>Progettazione definitiva delle opere civili ed armamento per il ripristino della linea ferroviaria Palermo –Trapani via Milo</p> <p><i>Richiesta integrazioni</i></p> <p>ID_VIP 4959</p>
Proponente:	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

PREMESSO che:

- la società RFI S.p.A. ha avanzato con nota prot. RFI.DID-DIS PA\A001\P\2019\0000374 del 25/10/2019, acquisita il 28/10/2019, istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA, ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006, per la realizzazione delle opere civili ed armamento per il ripristino della linea ferroviaria Palermo –Trapani via Milo [ID4959];
- con nota acquisita il 27/01/2020, la società RFI S.p.A. ha avanzato distinta istanza di valutazione preliminare ex art.6, c.9, per il progetto definitivo di elettrificazione e realizzazione di quattro nuove Sottostazioni Elettriche in località Partinico, Alcamo D.ne, Bruca e Milo, nonché una cabina TE in corrispondenza del bivio di Piraineto, inerente la tratta ferroviaria esistente compresa tra Cinisi- Alcamo D.ne e Trapani “via Milo” per una lunghezza totale di circa 87 km [ID5113].
- con nota CTVA/2145 del 9.07.2020, acquisita in data 15.07.2020, il Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca ha ricevuto, tra le altre, la assegnazione dell'istruttoria in oggetto;
- con nota prot. MATTM /0065318 del 20/08/2020, la divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale della Direzione Generale CRESS ha evidenziato al Proponente, e per conoscenza alla CTVA, che "Da una più approfondita lettura della documentazione, emerge che le due tipologie di intervento sopra richiamate riguardano il medesimo tracciato e in particolare coincidono per un tratto di 47 km. Pertanto, l'analisi della significatività degli impatti ambientali globali non può non tenere conto degli effettivi cumulativi derivanti sia dalla realizzazione delle opere civili-armamento, sia da quelli connessi al progetto di elettrificazione tra cui, a titolo indicativo e non esaustivo, la sussistenza o meno di interferenze interrate e aeree, la presenza di corsi d'acqua interferiti, la cantierizzazione e l'interferenza con la viabilità locale, l'incidenza sull'area SIC ITA010018, gli effetti promossi dai campi elettromagnetici." e che "Per quanto sopra, si è dell'avviso che per la valutazione della sostanzialità degli impatti ambientali non può procedersi in forma proceduralmente diversa per i due interventi in premessa richiamati; conseguentemente codesta Società potrà per il progetto definitivo di elettrificazione e realizzazione di quattro nuove Sottostazioni Elettriche richiedere l'inserimento nell'ambito della Verifica di assoggettabilità a VIA, ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006, in corso presso questo Dicastero, provvedendo ad integrare la documentazione presentata con una lettura degli impatti in termini cumulativi."
- con nota RFI-DIN-DIS.PA\A0011\P\2020\0000604 del 31/08/2020, acquisita al prot. MATTM-67722 del 02/09/2020, la società RFI S.p.A. ha ritenuto di non soddisfare la richiesta della Direzione generale, richiedendo invece "riscontro alla istanza a rif. [1] [ID4959] rinviando ogni valutazione dell'istanza a riferimento [2] [ID5113] a successivi approfondimenti o integrazioni progettuali da concordarsi con codesta Direzione."
- Con nota MATTM/68194 del 3.09.2020, la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità Dello Sviluppo - Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale ha trasmesso la nota della Società Proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. del 31/08/2020, acquisita al prot. MATTM-67722 del 02/09/2020

Il progetto in questione rientra nella tipologia di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006 "Progetti di infrastrutture - h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Alla luce di quanto analizzato, sono emerse mancanze significative nella documentazione presentata e nella trattazione di diversi temi ai sensi dell'Allegato V del D.L.vo 152/2006, come modificato dall'art. 22 del D.Lgs. 104/2017, "Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19", che non consentono al valutatore di esprimere un parere informato e oggettivo in merito alla non assoggettabilità dell'opera a procedura di VIA.

Per il completamento dell'istruttoria, si rende necessario acquisire le integrazioni documentali e di analisi di seguito riportate.

1. Zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000

Si premette che uno dei criteri per la Verifica di assoggettabilità ai sensi del citato Allegato V è la "Localizzazione dei progetti", per la quale "Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:", tra l'altro di "c5) zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della Rete Natura 2000".

Nel modulo di istanza, il Proponente dichiara "Rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L.394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000: - non ricade neppure parzialmente all'interno di tali aree".

Nella documentazione presentata, e, in particolare, nello "Studio Preliminare Ambientale" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0007 revisione B), nel capitolo dedicato a "Siti Natura 2000", dopo una generica descrizione di cosa si intenda con Rete Natura 2000, si riporta una "Mappa delle aree SIC e ZPS della Regione Sicilia", di seguito riportata concludendo che "Non si rileva nessuna interferenza tra il tracciato ferroviario e le aree Natura 2000".



Viceversa, si evidenzia la presenza, a ridosso della infrastruttura di diversi siti Natura 2000, SIC e ZPS, tra i quali, a distanza anche di meno di 500 il SIC ITA010013 Bosco di Calatafimi, la ZSC ITA010015 Complezzo Monti di Castellammare del Golfo (TP), la ZPS ITA010029 Monte Cofano, Capo San Vito e Monte Sparagio e di circa 150 metri il SIC ITA010007 e la ZPS ITA010028 Saline di Trapani.

Come è noto, il procedimento di VINCA del progetto sulle specie e sugli habitat dei siti della rete Natura 2000, configurato dall'art. 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva "Habitat", ha lo scopo di valutare se il progetto in questione, verificandosi all'interno o al di fuori dei siti della Rete Natura 2000 e indipendentemente dalla sua distanza dagli stessi siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, possa avere incidenze significative sugli stessi siti, anche tenendo conto degli obiettivi di conservazione dei siti medesimi. Tale valutazione va eseguita anche in riferimento alle aree geografiche proposte come siti della rete Natura 2000.

La presenza, in prossimità dell'infrastruttura, in esercizio e in fase di cantiere, di siti Natura 2000 richiede, in sede di Verifica di assoggettabilità a VIA, obbligatoriamente, una VINCA del progetto sulle specie e sugli habitat, come configurato dall'art. 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva "Habitat", e dalle Linee guida nazionali per le VINCA.

Tale Valutazione può limitarsi al Livello I – Screening, nel caso in cui, sulla base di ragioni dimostrabili, tali effetti potranno essere considerati non significativi dal Proponente e valutati come tali dall'autorità competente e che il piano non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità dei sito con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie.

Si richiede di censire i siti Natura 2000, SIC e ZPS e le IBA siti nell'intorno della infrastruttura in progetto, considerando il buffer convenzionale di 5 km, e di svolgere la relativa VINCA, secondo quanto riportato nelle Linee Guida pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale - n. 303, del 28.12.2019, e relativa modulisitca, evidenziando i potenziali impatti, sia negativi sia positivi, anche per la fase di cantiere.

2. Impatti cumulativi

Con riferimento ai criteri di cui all'Allegato V, si premette che:

- *"Caratteristiche dei progetti - Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare: [... OMISSIS ...] b) del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati;*
- *"Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale - Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare: [... OMISSIS ...] g) del cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati;"*

Il Proponente, riporta in diversi punti dello "Studio preliminare ambientale" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0007 revisione B) e della "Relazione dello studio di fattibilità ambientale" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0001 revisione B), anche ai fini dei potenziali impatti del progetto sulla qualità dell'aria e sulle acque superficiali, riferimenti ai lavori di elettrificazione in programma per la linea, senza però esplicitare, nel progetto o nello Studio Preliminare ambientale le caratteristiche di tale progetto, sia in termini di impatti complessivi in esercizio ma, soprattutto, con riferimento ai possibili impatti in fase di cantiere, stante anche la delicatezza dell'area da un punto di vista naturale.

Inoltre, come evidenziato dalla corrispondenza tra la Direzione CRESS e il Proponente, trasmessa a questa Commissione, il tratto oggetto della presente verifica di assoggettabilità è oggetto di ulteriori lavori per il quali il medesimo Proponente ha avanzato *Richiesta di valutazione preliminare art. 6, c. 9 D.Lgs. 152/2006 "Progettazione Definitiva dei lavori relativi alla realizzazione degli Impianti di Trazione Elettrica ferroviaria, Sottostazioni Elettriche e Luce e Forza Motrice in galleria delle tratte e stazioni comprese tra le stazioni di Cinisi e la stazione di Trapani via Milo"* in data 20.01.2020 [ID5113], procedura che è in carico alla Direzione CRESS medesima e non alla CTVA.

Nella nota RFI-DIN-DIS.PA\A0011\P\2020\0000604 del 31/08/2020, acquisita al prot. MATTM-67722 del 02/09/2020, inerente al progetto in argomento, in risposta ad apposita

richiesta della Direzione, il Proponente "conferma che i precedenti due progetti fanno capo a due distinti interventi, che differiscono tra di loro per natura, per estensione, per origine temporale diversa oltre ad avere fonti di finanziamento differenti".

La affermazione del Proponente, nella nota di cui sopra, che "*L'intervento di cui al punto 2 è configurabile come un adeguamento tecnico verso migliori standard eco-compatibili dell'infrastruttura esistente. Infatti il progetto consiste nella realizzazione di tutti gli impianti necessari per l'elettrificazione della tratta compresa tra Cinisi – Alcamo d.ne e Trapani via Milo (Sottostazioni Elettriche, Linea di Contatto) per una lunghezza totale dell'intervento pari a circa 87 km e che solo in parte comprende il tratto oggetto dell'intervento 1. Con la realizzazione di questo intervento si intende incrementare la sostenibilità del servizio ferroviario offerto, in quanto rappresenta un considerevole miglioramento dell'impatto ambientale in termini di inquinamento atmosferico derivante dalla sostituzione del carburante fossile a favore dell'energia elettrica (minore emissione di CO₂) ed acustico attraverso l'utilizzo di treni a minore rumorosità rispetto ai tradizionali mezzi a gasolio oltre che di comfort di viaggio*", per di più al di fuori della procedura di cui all'oggetto, non può giustificare l'assenza di una valutazione del possibile cumulo dei due progetti.

Si chiede pertanto, di integrare la documentazione con la indicazione delle caratteristiche del Progetto definitivo degli "*Impianti di Trazione Elettrica ferroviaria, Sottostazioni Elettriche e Luce e Forza Motrice in galleria delle tratte e stazioni comprese tra la stazione di Cinisi e la stazione di Trapani, compresa la Cabina TE di Piraineto*" [ID 5113] e la valutazione del presente progetto alla luce dei potenziali impatti, negativi e positivi, che derivino dal cumulo dei due progetti esistenti sul medesimo sedime. Resta inteso che, nella eventuale impossibilità di definire con precisione i tempi di cantierizzazione dei due interventi, dovranno essere presentate diverse ipotesi alternative, orientate alla minimizzazione degli impatti.

3. Rumore

In relazione alla componente rumore, dall'analisi della "Relazione dello studio di fattibilità ambientale" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0001 revisione B), dello "Studio preliminare ambientale" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0007 revisione B) e del documento "Controllo degli effetti in sede di esecuzione dei lavori" (documento 304817_S01_PD_TG_04_000_E0004 revisione B), emergono, per la fase di cantierizzazione, indicazioni di massima sulla conduzione del cantiere stesso, sulle tipologie di macchine operatrici ipotizzabili, sugli orari di attività degli stessi e sulle precauzioni da mantenere durante le lavorazioni mentre, per la fase di esercizio, si fa riferimento a un impatto acustico paragonabile a quello già vigente nella fase attuale di esercizio dell'infrastruttura. Non vengono però fornite indicazioni della situazione del clima acustico cui sono già sottoposti i ricettori presenti presso la linea ferroviaria esistente. Inoltre lo studio preliminare rimanda per ogni superamento a "uno specifico progetto di risanamento acustico dell'area di stazione e delle aree urbane interessate dalla infrastruttura ferroviaria" non risultando chiaro se tali azioni facciano riferimento a un apposito studio da realizzare in fase di progettazione esecutiva e da attuare contestualmente al ripristino della linea Palermo - Trapani via Milo o alla attuazione del piano degli interventi di mitigazione del rumore di cui all'articolo 10, comma 5, della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995 e del decreto ministeriale attuativo 29 novembre 2000, nei tempi previsti da quest'ultimo.

Alla luce di quanto riportato nei citati documenti risulta pertanto necessario integrare la documentazione presentata con l'indicazione della situazione dei ricettori più impattati dall'attuale assetto della linea in ripristino, anche allo scopo di evidenziare eventuali situazioni critiche che necessitano di particolare tutela e attenzione, sia per la fase di cantiere, che di esercizio. Risulta inoltre necessario chiarire se il progetto di risanamento acustico sarà sviluppato e attuato in fase di realizzazione del ripristino.

4. Cantierizzazione e Piano di gestione delle materie

Allo stato attuale della progettazione, nella ipotesi che il progetto non sia assoggettato a VIA, e che pertanto, trattasi di un cantiere di grandi dimensioni non soggetto a VIA ai sensi del DPR 120/2017, il Proponente presenta Piano di gestione dei materiali di risulta.

Per una migliore valutazione dei possibili impatti delle aree di cantiere individuate, si richiede di integrare la documentazione con una o più planimetrie in scala adeguata che riportino le aree di cantiere su base ortofoto e in sovrapposizione con i vincoli presenti nell'area.

5. Geologia e geotecnica

Vista anche la Osservazione dello Studio Tecnico Ing. Angelo Dagata, acquisita al prot. DVA / 32624 del 16/12/2019, si chiede di completare la Relazione geotecnica con i risultati delle indagini e delle prove geotecniche in sito sono documentati come richiesto al comma 6 del punto C.6.2.2.1 della Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. - Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al decreto mini-steriale 17 gennaio 2018.