



Ministero della Transizione Ecologica

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. 118 del 25 giugno 2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Asse Ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello - Stralcio delle uscite STI- Eliminazione di due torrini</i></p> <p>ID_VIP 6063</p>
Proponente:	<p><i>RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

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

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- 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 D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”;*

DATO ATTO che:

- Con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A011\P\2021\0000270 del 19/04/2021, acquisita con prot. MATTM/44633 del 28/04/2021, la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 e art. 1, comma 15 del D.L. 32/2019, convertito nella L. 55/2019 e trasmesso la documentazione relativa per il progetto esecutivo dell’intervento, “*Asse Ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello - Stralcio delle uscite STI- Eliminazione di due torrini*”;
- con nota prot. MATTM.0046749 del 04/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2282 del 04/05/2021, la Direzione ha comunicato alla Commissione l’avvio dell’istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all’art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 per l’intervento “*Asse Ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello - Stralcio delle uscite STI- Eliminazione di due torrini*” sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con nota prot. MATTM.0046757 del 04/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2285 del 04/05/2021, è stata formalizzata l’assegnazione al Gruppo Istruttore 3;

RILEVATO che:

- l’Itinerario Napoli – Bari, 1^a tratta: variante Napoli - Cancello rientra nell’elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera del CIPE 121/2001 nonché nel Piano Nazionale per il Sud, come individuato dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011;
- il progetto preliminare della tratta è stato approvato dal CIPE ai sensi e per gli effetti dell’art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. con Delibera n. 2 del 18 febbraio 2013, registrata presso la Corte dei Conti – reg. 6 fg. 226 – in data 11 luglio 2013 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale, n. 175 il 27 luglio 2013;
- l’art. 1, comma 1, della legge dell’11 novembre 2014 n. 164 di conversione del decreto legge n. 133/2014 ha nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre, n. 443, l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane, a cui è subentrato, ai sensi dell’art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, l’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- con Ordinanza n. 21 del 16 maggio 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale – foglio delle inserzioni – n. 60 in data 19 maggio 2016, il Commissario ha approvato ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell’art. 1 della L. 164/2014, degli artt. 166 e 167, comma

5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., il progetto definitivo della 1ª tratta: Variante alla linea Napoli – Cancello, nell'ambito dell'Itinerario ferroviario Napoli - Cancello;

TENUTO CONTO inoltre di:

- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 84 del 15 marzo 2016, che determina la sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "Itinerario Napoli - Bari, Variante linea ferroviaria Cancello - Napoli", con il progetto oggetto del parere di valutazione di impatto ambientale della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale n. 452 del 25 maggio 2010 e la positiva conclusione dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, di verifica di ottemperanza alle prescrizioni dettate nella Delibera CIPE n. 2/2013 subordinata all'attuazione di prescrizioni;
- parere n. 1995 del 19 febbraio 2016, della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale - VIA VAS, con cui è stato approvato, ai sensi del D.M. 161/2012, il Piano di Utilizzo delle Terre con prescrizioni;
- parere di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., Parere CTVA n. 2774 del 22 giugno 2018, (Determina n. 292 del 03/07/2018 - Verifica Varianti ex art. 169, c. 4 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016);
- parere di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., Parere CTVA n. 2819 del 14 settembre 2018, (Determina n. 377 del 03/10/2018 - Verifica Varianti ex art. 169, c. 4 del D. Lgs.163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016);
- parere di positiva conclusione della procedura di Verifica di Attuazione Fase 1 del Progetto Esecutivo da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Parere CTVA n. 3004 del 10 maggio 2019, (Determina n. 190 del 26/05/2019);

RILEVATO inoltre che:

- le opere ricadono nell'ambito della Regione Campania e interessano il territorio del Comune di Casalnuovo di Napoli nella Città Metropolitana di Napoli;
- il progetto definitivo dell'intervento approvato dal Commissario con la citata Ordinanza 21/2016 prevede per la Galleria di Casalnuovo un doppio fornice: uno per il traffico FS Napoli – Cancello e uno per i treni EAV (Ante Autonomo Volturno), Volla – Casalnuovo di Napoli – Stazione di Napoli Afragola. In corrispondenza della pk 1+000, il progetto prevede un "innesto in galleria" come predisposizione della prosecuzione della linea EAV fino a Volla oggetto di altro appalto a cura di EAV stessa (Figg.1 e 2). Alla medesima progressiva saranno realizzate le uscite di emergenza come da Specifiche Tecniche d'Interoperabilità (STI) della Galleria Casalnuovo a servizio dei passeggeri della linea ferroviaria Circumvesuviana di competenza EAV le cui rampe di emergenza che

collegano la galleria al piazzale sovrastante terminano in superficie con dei torrini che interferiscono con l'accessibilità di alcune proprietà private che risulteranno intercluse;

- allo stato attuale, non risulta disponibile un livello della progettazione EAV tale da poter confermare l'effettiva esigenza delle uscite di emergenza e il loro posizionamento. Inoltre, eventuali successivi aggiornamenti delle sopraccitate STI potrebbero comportare anche l'inadeguatezza di dette uscite;
- per quanto riportato al punto precedente, si rende necessario stralciare definitivamente le uscite STI dal progetto della Variante Napoli – Cancello con l'eliminazione dei torrini esterni, lasciando le predisposizioni necessarie per una eventuale realizzazione delle uscite a cura di EAV in una fase successiva e, una volta completata la progettazione a cura di EAV stessa della tratta Volla – Casalnuovo – Stazione Napoli Afragola AV;
- con riferimento a quanto previsto dall'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 e dall'art., 1 comma 15, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, in quanto ricadente all'interno del corridoio urbanistico individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanisti e non comporta altre sostanziali modificazioni al progetto definitivo assentito con Ordinanza del Commissario n. 21/2016.

Pertanto, la variante al progetto risulta di tipo non localizzativa per cui è stata attivata la procedura autorizzativa relativa a tale tipologia di varianti ai sensi dei comma 3 e 4 dell'art. 169 del D.Lgs.163/2006.

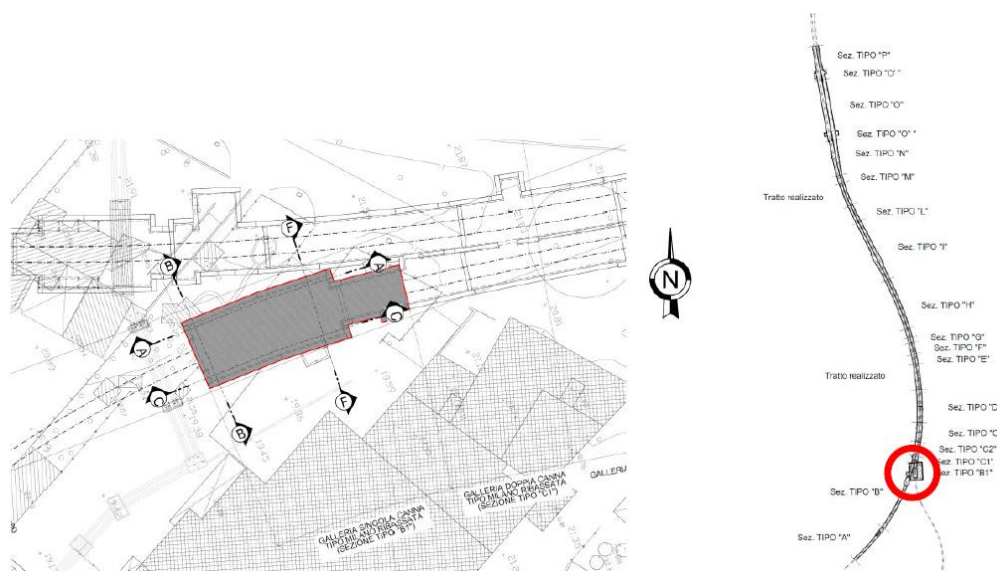


Fig.1 – Inquadramento generale dell'area di intervento. A sinistra lo stralcio planimetrico dell'area interessata (campita in grigio); a destra la corografia del nodo interessato (cerchiato in rosso)

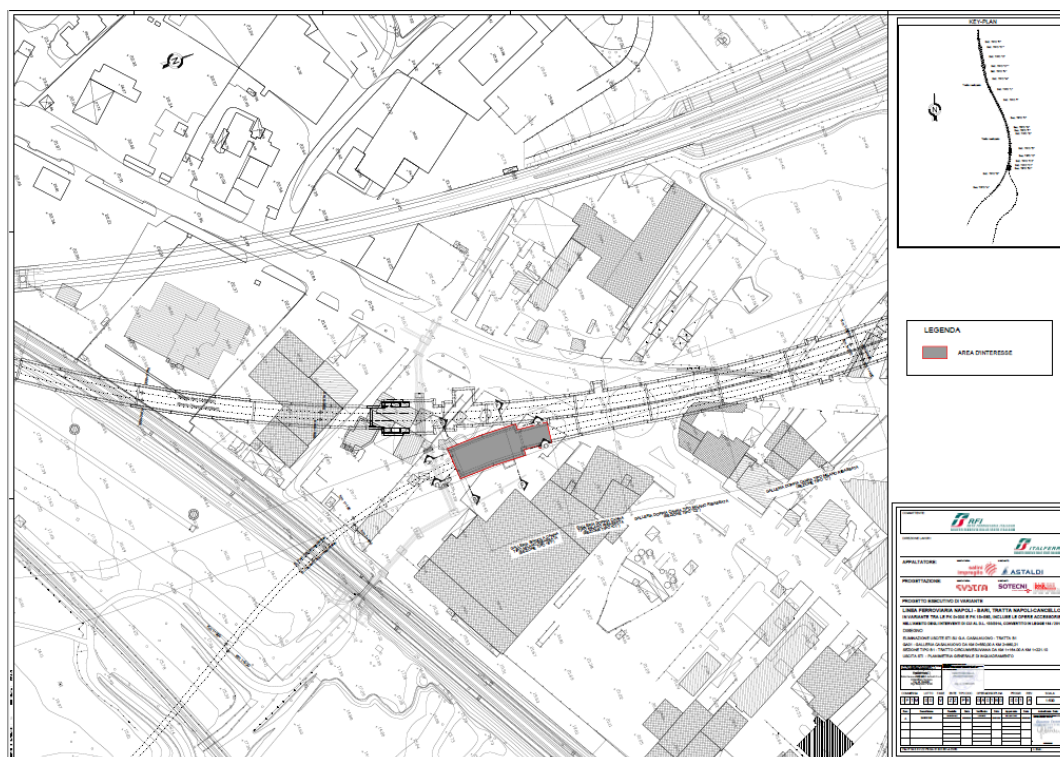


Fig.2 – Planimetria generale dell'area di intervento con indicazione dei tracciati della tratta Napoli-Cancello e della linea EAV

Il Progetto di Variante prevede l'eliminazione delle uscite STI lato Circumvesuviana al km 1+166,85 della Galleria Casalnuovo (WBS GA01) sezione tipo B1 ubicate, in Progetto Esecutivo, all'interno delle aree private IDIR e Oleodinamica Napoletana, al fine di garantire l'accesso a tali proprietà (Fig.3). A tale scopo, le parti del Progetto Esecutivo che vengono modificate dal Progetto di Variante sono:

- 1) eliminazione del torrino di uscita delle scale interne;
- 2) eliminazione del comignolo zona filtro;
- 3) eliminazione del fabbricato di uscita STI;
- 4) eliminazione di una parte scale interne di uscita;
- 5) riconfigurazione del piazzale e inserimento delle opere di sostegno per il
- 6) regolarizzazione dei dislivelli tra il piazzale e la proprietà limitrofa IDIR e tra quest'ultima e l'adiacente proprietà Oleodinamica Napoletana.



Fig.3 – Planimetria generale dell'area di intervento con indicazione delle aree private di proprietà IDIR (in verde) dell'Oleodinamica Napoletana (in blu)

In Fig.4 sono riportate la planimetria e la sezione longitudinale delle opere previste nel Progetto Esecutivo e delle parti eliminate nel Progetto di Variante.

Come già indicato in precedenza, i vani scala saranno chiusi con superfici carrabili tali da garantire il ripristino degli accessi attuali alle proprietà. In particolare, si prevede una chiusura con soletta in c.a. a tenuta delle aperture in corrispondenza delle scale interne e dei comignoli zona filtro. Inoltre, si prevede il ripristino delle opere di delimitazione e di sostegno per la regolarizzazione dei dislivelli tra il piazzale e la proprietà limitrofa IDIR e tra quest'ultima e l'adiacente proprietà Oleodinamica Napoletana.

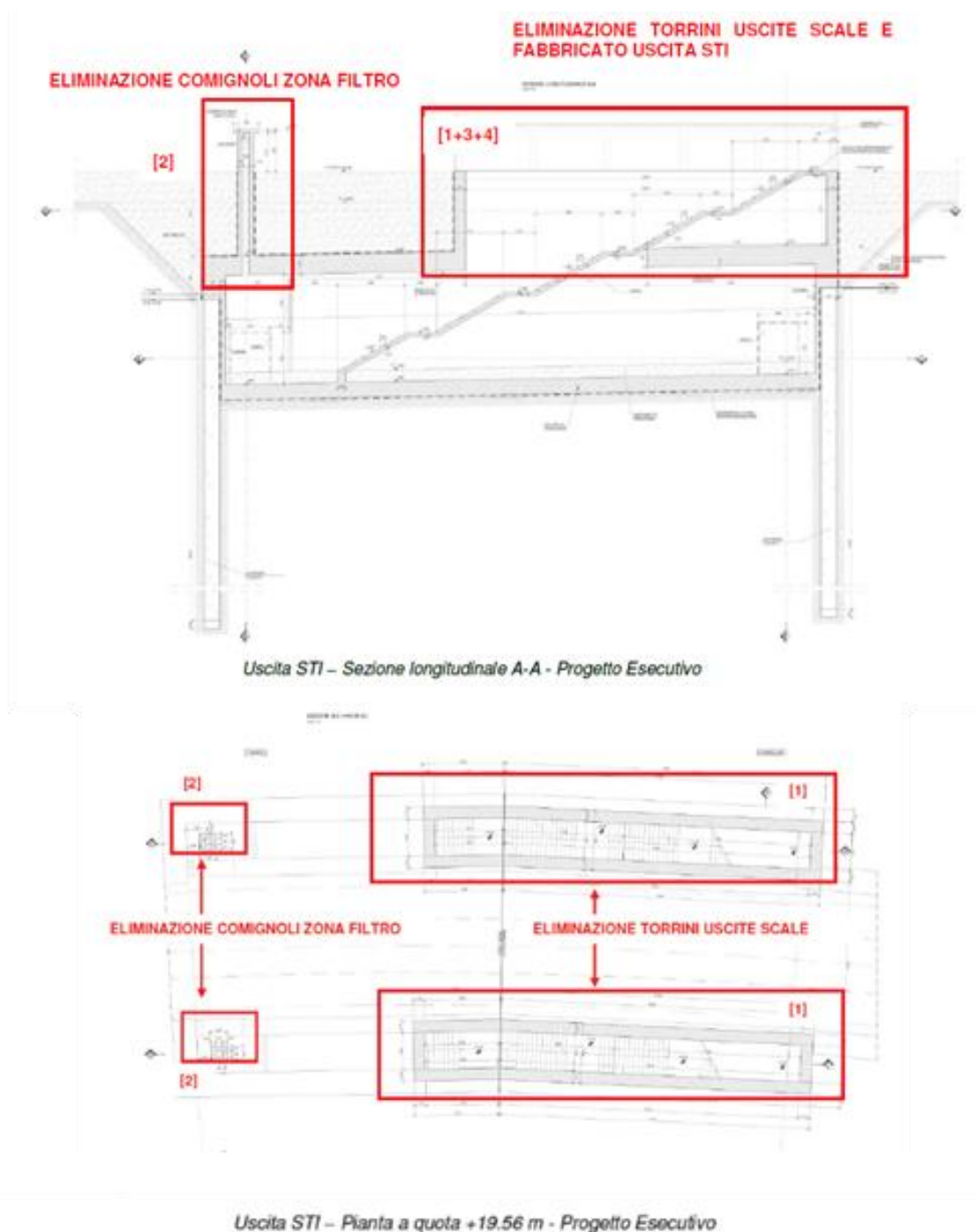


Fig.4 – Pianta e sezioni longitudinali delle opere previste nel Progetto originario, con indicazione nelle aree in rosso delle opere non previste nel progetto in variante

La documentazione presentata dal Proponente (in particolare si fa riferimento all'allegato IF1M00E22RGIM0000004A "Analisi comparativa ambientale ed archeologica tra progetto esecutivo e progetto esecutivo di variante") analizza, sotto il profilo ambientale, il Progetto Esecutivo di Variante previsto in corrispondenza delle uscite STI lato Circumvesuviana al km 1+166,85 della Galleria Casalnuovo (WBS GA01) sezione tipo B1, per garantire l'accesso alle

aree private di proprietà IDIR e Oleodinamica Napoletana. Nell'esame di questa variante vengono prese in esame solo le lavorazioni relative alle modifiche da apportare alle uscite STI lato Circumvesuviana.

Tale documentazione è formulata al fine di fornire una lettura ambientale delle aree interessate dalle opere in variante, analizzando le loro relazioni con le componenti ambientali potenzialmente interessate e verificando, nel confronto con le corrispondenti soluzioni del Progetto Esecutivo, la presenza di possibili differenze rispetto al quadro degli impatti attesi tra i due progetti.

L'analisi viene articolata considerando unicamente le componenti per le quali, in ragione della natura ed entità delle modifiche progettuali apportate, sia da ritenersi cautelativamente possibile un'alterazione negativa del quadro degli impatti valutati per il Progetto Esecutivo approvato.

In base al suddetto criterio le componenti/tematiche considerate nello studio sono state le seguenti:

- sistema dei vincoli paesaggistici
- paesaggio
- suolo

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, il Proponente ha:

- stimato la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate;
- individuato e analizzato, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente delle modifiche con quelle associate alla configurazione del progetto esecutivo.

Si evidenzia che per molti casi di analisi, in ragione della limitata sensibilità specifica delle aree coinvolte e della scarsa significatività delle variazioni apportate, non sono state individuate componenti ambientali potenzialmente interessate da variazioni negative dell'impatto.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate si evidenzia che, in prossimità dell'ambito di intervento, non sono presenti aree soggette a vincoli paesaggistici, ambientali, culturali e/o archeologici ai sensi del D.Lgs 42/2004. Dallo stralcio della Carta dei Vincoli Paesaggistici e delle Tutele, tratto dalla Relazione paesaggistica del Progetto definitivo, si evince l'assenza di aree vincolate ai sensi del D.Lgs 42/2004.

In particolare, le modifiche introdotte nell'ambito in esame non apportano significative variazioni al quadro degli impatti attesi per la componente paesaggio che non siano stati già valutati per il Progetto Esecutivo.

La variante in questione ha invece permesso di migliorare le relazioni tra progetto e territorio, eliminando degli elementi fuori terra in un'area dove la linea ferroviaria passa esclusivamente in galleria e restituendo porzioni di suolo all'utilizzo precedente alla realizzazione dell'opera (accessi ad attività artigianali ed industriali).

In merito alla comparazione tra la Progettazione Esecutiva e la Progettazione Esecutiva di Variante, con riferimento alla matrice suolo, si evidenzia una significativa diminuzione di occupazione di suolo e di sottrazione di suolo conseguente all'eliminazione delle opere previste fuori terra ed alla restituzione di parte delle aree alle attività produttive presenti.

Per quanto riguarda la cantierizzazione, le modalità organizzative e realizzative delle opere non comporteranno modifiche rispetto a quanto già previsto nel Progetto Esecutivo, in quanto si tratta di opere già previste che non necessitano né di lavorazioni particolari, né di nuove aree di cantiere. Inoltre, le variazioni alle opere introdotte in questa fase non determinano implicazioni ambientali in fase di cantierizzazione che non siano state già riscontrate e valutate per il Progetto Esecutivo.

Trattandosi di nuova viabilità, seppur provvisoria, sono state valutate anche eventuali ricadute di carattere acustico: si evidenzia che non sono presenti ricettori nell'intorno di progetto.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla Gestione delle terre e rocce da scavo la variante non comporta variazioni in relazione alla produzione e gestione di terre da scavo le cui quantità rientrano nella gestione dei materiali già assentita.

Infine, relativamente al tema archeologia la variante in questione non comporta modifiche a quanto già valutato ed analizzato, considerato che essa prevede la non realizzazione di opere complementari fuori terra, mantenendo invariato quanto previsto progettualmente al di sotto del piano campagna.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Variante con le note di cui in premessa;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica della variante, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Asse Ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello - Stralcio delle uscite STI- Eliminazione di due torrini*";
- il Progetto di Variante prevede l'eliminazione delle uscite STI lato Circumvesuviana al km 1+166,85 della Galleria Casalnuovo (WBS GA01) sezione tipo B1 ubicate, in Progetto Esecutivo, all'interno delle aree private IDIR e Oleodinamica Napoletana, al fine di garantire l'accesso a tali proprietà;
- a tale scopo, il progetto di variante prevede alcune modifiche dell'originario Progetto Esecutivo, così riassumibili:
 - 1) eliminazione del torrino di uscita delle scale interne;
 - 2) eliminazione del comignolo zona filtro;
 - 3) eliminazione del fabbricato di uscita STI;
 - 4) eliminazione di una parte scale interne di uscita;
 - 5) riconfigurazione del piazzale e inserimento delle opere di sostegno per il
 - 6) regolarizzazione dei dislivelli tra il piazzale e la proprietà limitrofa IDIR e tra quest'ultima e l'adiacente proprietà Oleodinamica Napoletana.
- come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente e relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, il giudizio di potenziale interferenza ambientale delle modifiche non localizzative relative alla variante è risultato nullo sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio;

- in particolare, si sono evidenziati impatti positivi in termini di consumo di suolo e paesaggio, stante la mancata realizzazione di opere previste al di sopra del piano di campagna. Eventuali impatti connessi alla realizzazione delle opere, per come previsti nella variante, erano già presenti nel Progetto già sottoposto a Valutazione di Impatto, per il quale è stato già espresso parere favorevole di compatibilità ambientale.

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

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

ESPRIME PARERE

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

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto "*Asse Ferroviario Napoli-Bari - Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello - Stralcio delle uscite STI- Eliminazione di due torrini*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli