



*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. 129 del 6 luglio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Asse Ferroviario "Palermo-Catania-Messina"</i> <i>Raddoppio della tratta ferroviaria</i> <i>Bicocca-Catenanuova</i></p> <p><i>Progetto esecutivo della modifica</i> <i>Attraversamento viario Vallone delle Rose</i></p> <p><b>IDVIP 6137</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>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 Decreto Legislativo 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*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- 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 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”;

## VISTE

- la Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e in particolare:
  - **l’art. 1, comma 1**, che ha nominato l’Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. 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 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l’effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell’intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- la Legge 26 febbraio 2016, n. 21 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, e in particolare:
  - **l’art. 7, comma 9-bis**, che ha prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui al comma 1 primo periodo del DL133/2014 e disposto il subentro dell’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. quale Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina;
- la Legge 27 dicembre 2017, n. 205 – art. 1 comma 1138 - come modificata dalla Legge 21/2021 di conversione del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, che ha prorogato al 31 dicembre 2021 il termine di cui al comma 1 primo periodo del DL133/2014;

## PREMESSO che:

- La Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2021\275 del 19/05/2021, ha presentato, ai sensi dell’art. 169, c. 3, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall’art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, domanda per l’avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto “Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose”, da realizzarsi nel Comune di Catenanuova (EN).
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/54295 in data 21/05/2021;

- La Divisione con nota prot.n. MATTM/56640 in data 27/05/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/2770 in data 27/05/2021 ha trasmesso a questa Commissione, 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, per l'intervento "*Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose*", la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata.
- La Divisione ha designato con la suddetta nota prot.n. MATTM/56640 in data 27/05/2021 il Referente Istruttore della presente procedura, individuato per la tipologia di opera con nota della Commissione prot. CTVA/408 del 3/02/2021;
- il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (oggi MIC) – DGABAP Servizio V con nota prot. 17578-P| del 24/05/2021, acquisito per conoscenza al prot. MATTM/55769 del 25/05/2021, ha chiesto alla Regione Siciliana – Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana e alla Soprintendenza BB.CC.AA. di Enna le valutazioni di competenza in merito alla variante proposta;

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- con Delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), il CIPE ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "*tavola 6 - Direttrice ferroviaria Catania-Palermo*", gli interventi relativi a "*Raddoppio Tratto Bicocca - Motta*" e "*Raddoppio Tratto Motta - Catenanuova*";
- con il parere n. 1100 del 30/11/2012, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare "*Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca – Catenanuova*";
- con l'Ordinanza del Commissario n. 9/2015, si è disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera "*Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova*", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Determina direttoriale prot. DVA\_DEC\_2016\_452 del 20/12/2016, preso atto del parere CTVA/2261 del 13/12/2016, è stata approvato con prescrizioni la Relazione di ottemperanza sul progetto "*Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova*" e verificata la coerenza del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui al Parere n. 1100 del 30/11/2012 e alle disposizioni di cui all'Ordinanza n. 9 del 14 Aprile 2015;
- con l'Ordinanza del Commissario n. 28/2017, si è disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo dell'opera "*Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova*";
- con Determina direttoriale prot. DVA\_DEC\_2016\_457 del 21/12/2016, preso atto del parere CTVA/2253 del 2/12/2016, è stato approvato con prescrizioni il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012 del progetto "*Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca – Catenanuova*";

- con Determina Direttoriale prot. DVA\_DEC\_2019\_15 del 22/01/2019, preso atto del parere CTVA/2899 del 7/12/2018, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Variante ex art. 169 del D.Lgs 163/2006 dell' "Asse ferroviario "Palermo - Catania - Messina". Raddoppio tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova";
- con Determina Direttoriale prot. DVA\_DEC\_2019\_285 del 7/08/2019, preso atto del parere CTVA/3071 del 5/07/2019, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione – Fase 1 ai sensi dei c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto esecutivo "Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca-Catenanuova";
- con Determina Direttoriale prot. DEC-507 del 17/12/2020, preso atto del parere CTVA/12 del 19/10/2020, è stata determinata la positiva conclusione con condizioni dell'istruttoria di Variante ex art. 169 del D.Lgs 163/2006 dell' "Asse ferroviario "Palermo - Catania - Messina". Raddoppio tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica "Risoluzione criticità idraulica Simeto";

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alla variante *Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose*", così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MATTM/56640 in data 27/05/2021:
  - ✓ Progetto Esecutivo di modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose
  - ✓ Relazione ambientale di confronto tra il progetto esecutivo ed il progetto esecutivo di modifica

Nella verifica si tiene conto anche dei pareri precedentemente esitati di cui in premessa.

Il progetto esecutivo di variante fa riferimento al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Palermo - Catania, nella tratta compresa tra la stazione di Catenanuova (esclusa) e quella di Bicocca (inclusa), per uno sviluppo complessivo di circa 37,5 km, tra la progressiva km 0+500, coincidente con la progressiva storica 196+535, e la km 37+912, storica km 234+116.

Il progetto riguarda la modifica delle viabilità poderali in corrispondenza dell'attraversamento della linea ferroviaria in progetto sul torrente Vallone delle Rose (viadotto ferroviario VI02 dalla pk 1+438,97 alla pk 1+478,97), con la previsione di dare continuità alle viabilità poderali creando un passaggio sul torrente mediante un viadotto stradale (NVW08) parallelo al viadotto ferroviario VI02 aventi caratteristiche ad esso simili.

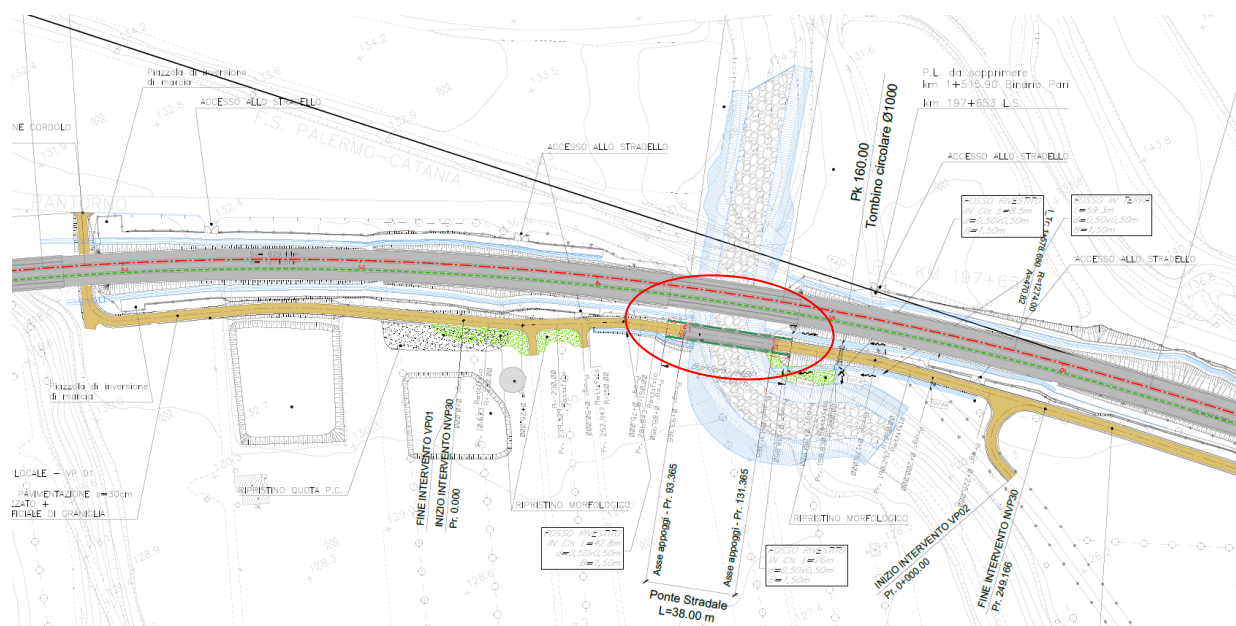
Il nuovo Viadotto stradale su Vallone delle Rose (NVW08) si trova tra il comune di Catenanuova e Centuripe (provincia di Enna), tra la S.S. 192 e l'autostrada A19 "Palermo Catania". Il nuovo viadotto sarà realizzato in adiacenza con la linea ferroviaria Bicocca-Catenanuova oggetto di raddoppio, che vede in tale area la realizzazione del viadotto ferroviario VI02.

Il torrente Vallone delle Rose, affluente del fiume Dittaino, è sottoposto a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art.142, c.1, lett.c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i "Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice".

### Caratteristiche della variante al progetto esecutivo

Nel Progetto Esecutivo approvato, l'opera di scavalco del Vallone delle Rose non era prevista, pur in presenza, in un'area caratterizzata da frutteti e seminativi, di realizzazione di viabilità poderali parallele alla linea ferroviaria di raddoppio senza alcuna ricucitura. In particolare erano previste due modifiche delle viabilità poderali, prima e dopo il Vallone delle Rose; la prima presente con inizio alla pk 1+184 che dal lato nord della ferrovia, mediante il tombino IN45, sottopassa la linea ferroviaria e si porta aderente allo stradello di servizio a sud terminando poi in corrispondenza delle sponde del torrente Vallone delle Rose; la seconda viabilità, anch'essa posta a sud della linea ferroviaria in raddoppio, inizia in corrispondenza della pk 1+601,32 collegandosi ad una viabilità già esistente, corre parallela allo stradello di servizio della ferrovia subito dopo il torrente e prosegue per 1,768 km mantenendo sempre lo stretto parallelismo con il raddoppio ferroviario.

Il Progetto Esecutivo di modifica delle viabilità poderali prevede la ricucitura delle due viabilità di cui sopra mediante un viadotto stradale per il passaggio sul torrente Vallone delle Rose. La viabilità riprende subito dopo l'attraversamento alla pk 0+132,61 e prosegue ricollegandosi sia alla viabilità VP02 alla pk 0+050 che alla viabilità esistente a sud del torrente. Lo sviluppo complessivo della viabilità poderale in variante, comprensivo del passaggio sul torrente è pari a 249,17 m.



**Figura 1 Variante Viadotto Vallone delle Rose (Fonte: "Planimetria generale di inquadramento" - RS39-10-V-ZZ-P8-NVW800-001\_A)**

Il nuovo viadotto stradale (NVW08), ad una campata con schema statico di trave in semplice appoggio, di lunghezza complessiva pari a 38.0 m in asse appoggi, ha caratteristiche analoghe al viadotto ferroviario e pertanto con una struttura di impalcato in acciaio con soletta in calcestruzzo. La piattaforma stradale è costituita da una parte carrabile di larghezza 6.00 m e da due cordoli esterni di larghezza 0.70 m per un ingombro complessivo di 7.40 m.

La scelta del tracciato è stata determinata dal posizionamento del viadotto stradale, posto in affiancamento al viadotto VI02 ferroviario dalla pk 1+438,97 alla pk 1+478,97 ad una distanza tale da non interferire con le fondazioni delle spalle dello stesso viadotto e al contempo

compatibili con l'ingombro della sistemazione del torrente Vallone delle Rose prolungato a sud della linea ferroviaria rispetto a quanto attualmente presente nel PE di riferimento.

La piattaforma della viabilità non varia rispetto a quanto previsto nel PE di riferimento, larghezza della piattaforma di 4 m, pendenza trasversale costante verso l'esterno della viabilità indipendentemente dalla successione planimetrica degli elementi di tracciato, per non caricare il fosso di guardia ferroviario previsto tra la viabilità e il tracciato del raddoppio ferroviario. La pavimentazione è realizzata con 30 cm di misto stabilizzato.

In questo tratto, è previsto un fosso di guardia al piede della scarpata per convogliare le eventuali acque di piattaforma verso il torrente Vallone delle Rose. Per la parte interclusa tra i due rilevati ferroviario e stradale, nel tratto di sede lato Catania, le acque della sede ferroviaria sono raccolte nel fosso di guardia previsto nel PE di riferimento convogliandole verso il recapito finale attraverso un tombino  $d=1.000$  che sottopassa la sede stradale e che avrà anche la funzione di dare continuità al fosso di guardia ferroviario proveniente da Catania, mantenendo il medesimo recapito previsto in PE.

Nel PE di variante è prevista la sistemazione delle sponde del torrente Vallone delle Rose, affluente del fiume Dittaino, nel tratto interessato dagli attraversamenti del viadotto ferroviario e del viadotto stradale. Tale sistemazione era già peraltro prevista nel PE, nelle tratte del torrente a ridosso del VI02.

Con riferimento alla sistemazione del torrente Vallone delle Rose, è prevista una sistemazione delle sponde nel tratto interessato dagli attraversamenti del viadotto ferroviario e del viadotto stradale. Tale sistemazione era già peraltro prevista nel PE, nelle tratte del torrente a ridosso del VI02 e non ci sono state variazioni nella tipologia delle opere; l'unica variazione ha riguardato lo sviluppo lineare dell'intervento che ha subito un aumento della lunghezza passando da 169 m a 196 m.

Il progetto riporta le verifiche di compatibilità idraulica dell'opera oggetto di modifica per la quale si verifica la non alterazione della condizione idraulica già studiata e analizzata in termini idraulici nell'ambito del progetto esecutivo di raddoppio della linea ferroviaria.

La rete ed il bacino idrografico del Vallone della Rosa, sono riportati nelle corografie allegate al progetto.

Stante il carattere torrentizio del corso d'acqua e la presenza di attraversamenti esistenti a ridosso delle nuove opere, è stato previsto di proteggere l'alveo e le sponde in prossimità dei manufatti di progetto mediante massi sciolti intasati con calcestruzzo, proseguendo più a valle la sistemazione già prevista nel progetto esecutivo del raddoppio linea ferroviaria, in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario VI02. Tra il terreno naturale e i massi è prevista la posa di un geotessuto di massa non inferiore ai  $400 \text{ gr/m}^2$ , prevedendo uno strato di allettamento in sabbia al fine di non danneggiarlo durante le operazioni di posa.

Non si riscontrano modifiche all'occupazione di suolo ed all'interferenza con il corpo idrico superficiale.

La documentazione presentata non riporta indicazioni rispetto alla cantierizzazione.

### **Caratteristiche ambientali**

Il nuovo intervento genera, rispetto al Progetto Esecutivo, un incremento di materiali da scavo relativa alla realizzazione delle spalle del ponte, delle opere di fondazione e delle viabilità poderali, che può essere ritenuto non significativo rispetto alle previsioni dell'intero progetto.

	<b>Volumi di scavo (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Volumi reinterro (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Volume di materiale in esubero (m<sup>3</sup>)</b>
<b>Fondazioni</b>	<b>5495</b>	<b>4225</b>	<b>1666</b>
<b>Viabilità poderali</b>	<b>396</b>		
<b>Totale</b>	<b>5891</b>	<b>4225</b>	<b>1666</b>

Il Proponente riporta che il materiale in esubero, per un volume di 1 666 m<sup>3</sup>, sarà gestiti in regime di sottoprodotto ai sensi del DM 161/12 e dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., secondo le previsioni del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo approvato per l'intervento e pertanto senza aumentare il quantitativo di rifiuti generato complessivamente dall'intervento.

Le quantità di cui sopra non costituiscono modifica sostanziale al Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo redatto ai sensi del DM 161/12 per l'opera.

In generale, l'intervento in variante si inserisce nell'ambito del corridoio già individuato con necessità di esproprio di piccole aree aggiuntive

Per quanto riguarda la occupazione di suolo, dichiarata dal Proponente modesta in quanto legata all'impronta a terra delle spalle del viadotto, dai dati degli espropri è stato possibile ricavare una superficie di esproprio definitivo complessivo di m<sup>2</sup> 1780 in Comune di Catenanuova e di m<sup>2</sup> 677 in comune di Centuripe; inoltre, si determinano occupazioni temporanee per di m<sup>2</sup> 1106 in Comune di Catenanuova e di m<sup>2</sup> 31 in comune di Centuripe, dei quali circa 250 m<sup>2</sup> classificati catastalmente come agrumeto e 215 m<sup>2</sup> classificati come uliveto. Non essendo presente alcuna analisi di dettaglio, si dovrà meglio dettagliare le modalità di rispristino di tali aree.

Da un punto di vista idrogeologico / geotecnico, in corrispondenza dell'opera sono state eseguite alcune indagini in sito, costituite da n. 2 sondaggi geognostici a carotaggio continuo denominati NVW8-A E NVW8-B, e prove di laboratorio su campioni prelevati dai sondaggi stessi; la caratterizzazione stratigrafica e geotecnica è basata su queste indagini, tenendo conto anche delle risultanze di quelle effettuate per il viadotto ferroviario adiacente (VI02).

In corrispondenza di entrambe le spalle, è stata riscontrato un livello di falda di 122 m s.l.m rispetto a quota di campagna, rispettivamente di m 131,2 e 127,5 m s.l.m.

Per quanto riguarda le verifiche idrauliche, i risultati riportano che il nuovo manufatto verifica le prescrizioni normative. L'opera presenta una luce fondo alveo – intradosso pari a 5.68 m (126.40 intradosso opera – 120.72 fondo alveo). Non si ravvisa un rischio di trasporto di alberi d'alto fusto.

Dall'analisi dello studio idraulico è emerso anche che la compatibilità idraulica dell'opera oggetto di variante non altera la condizione idraulica già studiata e analizzata in termini idraulici nell'ambito del progetto esecutivo di raddoppio della linea ferroviaria. L'attraversamento stradale infatti viene verificato anche con le condizioni al contorno derivanti dal modello idraulico bidimensionale appositamente redatto.

Si conferma la conclusione del Proponente rispetto alla assenza di variazione di impatti sulla componente acque superficiali in esercizio mentre non ci sono elementi per definirlo "migliorativo rispetto al PE" , "poiché aumenta il tratto in sicurezza idraulica".



La documentazione presentata non riporta indicazioni rispetto alla cantierizzazione che, si presume non essere variata rispetto a quanto già previsto in sede di progetto esecutivo approvato. Il Proponente riporta esclusivamente “un impatto trascurabile sulle componenti “rumore” e “atmosfera” in fase di cantiere (rispetto a quanto già stimato per l’adiacente VI02)”.

Per quanto riguarda i possibili impatti relativamente alle componenti rumore e atmosfera in fase di esercizio, si concorda con la valutazione del Proponente che lo considera pressoché nullo, in quanto il ponte sarà a servizio di viabilità poderale.

L’inserimento del nuovo viadotto comporta, secondo le valutazioni del Proponente, un impatto modesto per la componente paesaggio; il nuovo ponte NVW08 avrà, in funzione della sua luce, la sua livelletta e la sua tipologia costruttiva analoga al viadotto ferroviario un impatto paesaggistico molto ridotto legato alla preesistenza del viadotto ferroviario VI02 retrostante.

Sotto il profilo autorizzativo lo stesso Proponente segnala l’interferenza dell’opera con l’area sottoposta a vincolo, ai sensi dell’art. 142, c.1, lett. c) del D.Lgs.42/04 e s.m.i da cui la necessità di condivisione con la Soprintendenza territorialmente competente. Per quanto riguarda la nuova autorizzazione paesaggistica si rimanda all’autorità competente.

Nella domanda, il Proponente dichiara che, 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 modifica che questa Società in qualità di soggetto aggiudicatore intende approvare:

(i) 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 con Ordinanza del Commissario n. 9/2015;

(ii) non comporta altre sostanziali modifiche al progetto definitivo assentito con Ordinanza del medesimo Commissario n. 28/2017;

(iii) è stato verificato che il suo valore, sommato a quello delle modifiche di cui alla delibera di questa Società n. 19/2018, non supera del 50% il valore del progetto definitivo e non risulta necessaria l’attribuzione di nuovi finanziamenti.

Dichiara inoltre che le opere richiedono una variazione del piano delle espropriazioni in precedenza approvato dal Commissario.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che il Proponente abbia fornito gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull’ambiente e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti. La valutazione degli impatti è stata rivista e approfonditamente giustificata dal proponente per ciascuna componente nella sezione di valutazione ambientale delle varianti.

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

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo “Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina - Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca

- Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose” così come disposto dalla Divisione;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo.

La variante non assume rilievo localizzativo (D.L.vo n.163/2006, art.169, comma 3).

Le variazioni proposte non modificano l’assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto definitivo dell’opera ed esecutivo del lotto, né incidono sulle componenti ambientali considerate e coinvolte.

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali si conclude quindi che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell’art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, le varianti progettuali proposte non assumono rilievo sotto l’aspetto localizzativo, non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato, ed è stato dichiarato che non richiedono l’attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi.

#### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VIA**

**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 "Palermo-Catania-Messina - Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica Attraversamento viario Vallone delle Rose”, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, ferme restando le prescrizioni e raccomandazioni di cui ai precedenti pareri.

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**