



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. 155 del 20 settembre 2021

Progetto:	<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> <i>Progetto esecutivo Risoluzioni interferenze</i> <i>idriche del Consorzio di Bonifica 9</i></p> <p>IDVIP 7331</p>
Proponente:	<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 d.lgs. 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), e ss.mm.ii.;
- 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 d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii.;
- 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 d.lgs. 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 d.lgs. 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\430 del 6/08/2021, 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 Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9", 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/88517 in data 11/08/2021;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/90119 in data 18/08/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/4302 in data 19/08/2021 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 Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9", la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale allegata.
- La Divisione ha individuato con la suddetta nota prot.n. MATTM/90119 in data 18/08/2021 il gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opere "Autostrade e strade extraurbane principali con nota della Commissione prot. CTVIA/408 del 3/02/2021.

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 Tratta 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";
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-DEC-2021-265 del 27/07/2021, preso atto del parere CTVA/129 del 6/07/2021, 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 "Attraversamento viario Vallone delle Rose";

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 Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MATTM/90119 in data 18/08/2021:
 - ✓ Progetto Esecutivo
 - ✓ 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.

La realizzazione delle opere costituenti il raddoppio della linea ferroviaria Catenanuova – Bicocca rende necessario lo spostamento degli impianti gestiti dal Consorzio di Bonifica 9 ricadenti all'interno della fascia ferroviaria.

Pertanto, in corso di redazione del Progetto Esecutivo sono stati sviluppati gli elaborati per la risoluzione delle interferenze delle condotte idriche del consorzio di Bonifica con le opere della costruenda linea ferroviaria, prendendo in carico i contenuti della prescrizione n°37 dell'Ordinanza n°28 di approvazione del Progetto Definitivo di gara.

Caratteristiche della variante al progetto esecutivo

Il progetto delle varianti prevede che le condotte idriche interferite siano rimosse e posizionate ad una profondità di circa 2,00 m in posizione limitrofa alla nuova recinzione della linea ferroviaria, in assenza di pista interpodereale, o a bordo di questa, ove essa è presente.

In particolare, le condotte facenti parte del sistema irriguo del Consorzio di Bonifica, oggetto degli interventi in variante, sono così classificabili in funzione della loro tipologia:

- condotte primarie, costituenti la dorsale principale di grande diametro, munita di "unità irrigue" dedite allo smistamento dell'acqua sulle condotte secondarie e terziarie;
- condotte secondarie, caratterizzate da portate inferiori a quelle delle condotte primarie e munite anch'esse di unità irrigue;
- condotte terziarie, che distribuiscono l'acqua ai fondi privati a mezzo di "gruppi di consegna".

Il progetto prevede fasce di esproprio o di asservimento, a seconda della tipologia di condotta, aventi le seguenti larghezze:

- fascia di esproprio di 8,00 m per la tubazione primaria;
- fascia di esproprio di 5,00 m per la tubazione secondaria;
- fascia di asservimento di 5,00 m per la tubazione terziaria.

Le nuove condotte primarie saranno posate a una distanza di 3,00 m dalla futura recinzione della ferrovia, mentre quelle secondarie e terziarie saranno posizionate a 2,50 m dalla recinzione stessa.

Le nuove condotte primarie e secondarie saranno realizzate in ghisa, se di diametro superiore a 560 mm, o in PEAD, se di diametro inferiore; quelle terziarie saranno realizzate in PEAD.

Nel caso di attraversamenti della linea ferroviaria da parte delle condotte primarie e secondarie, è prevista la realizzazione del nuovo attraversamento della futura linea in posizione limitrofa all'esistente; nei tratti in cui il raddoppio avviene in sede, l'attraversamento verrà realizzato per spinta sotto la sede esistente, mediante la posa di una tubazione camicia in acciaio contenente la tubazione irrigua in PEAD opportunamente distanziata dal tubo camicia mediante specifici collarini, ciò al fine di evitare disturbi all'esercizio ferroviario; invece, nei tratti in cui il raddoppio avverrà in variante alla linea storica, la condotta sarà posata durante le fasi realizzative del nuovo rilevato ferroviario. Gli attraversamenti saranno dotati di 2 camere di manovra e ispezione, a monte e a valle dell'attraversamento stesso.

Nel rispetto del D.M. 04 Aprile 2014 (*"Norme tecniche per gli attraversamenti di ferrovie con condotte o canali convoglianti acque a pelo libero"*), saranno rispettate le seguenti distanze:

- profondità di 2 m tra il piano del ferro e la generatrice superiore dei tubi;
- pozzetti di ispezione ubicati a non meno di 10 m dalla più vicina rotaia e di 3 m dal piede del rilevato o dal ciglio della trincea.

Lungo la linea ferroviaria esistente, generalmente parallelamente alla sede, sono presenti canali pensili irrigui convoglianti acque a pelo libero. Con il raddoppio della linea ferroviaria esistente, e il conseguente maggior ingombro della stessa, si creano interferenze anche con questi canali che saranno risolte mediante il ripristino del nuovo tratto di canale con tubazione interrata oppure con una nuova canaletta pensile esterna sempre in affiancamento alla nuova linea ferroviaria.

Gli interventi di progetto non modificano lo schema idraulico esistente della rete irrigua.

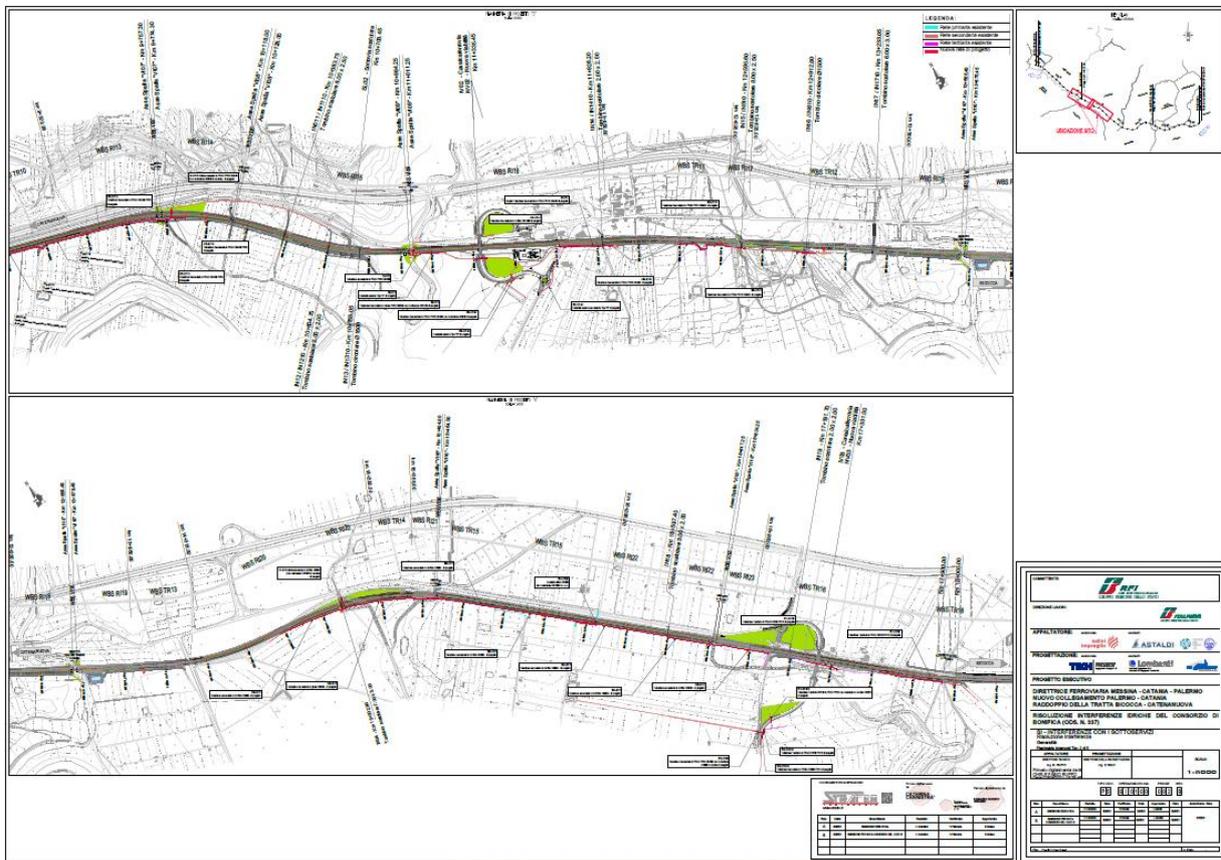
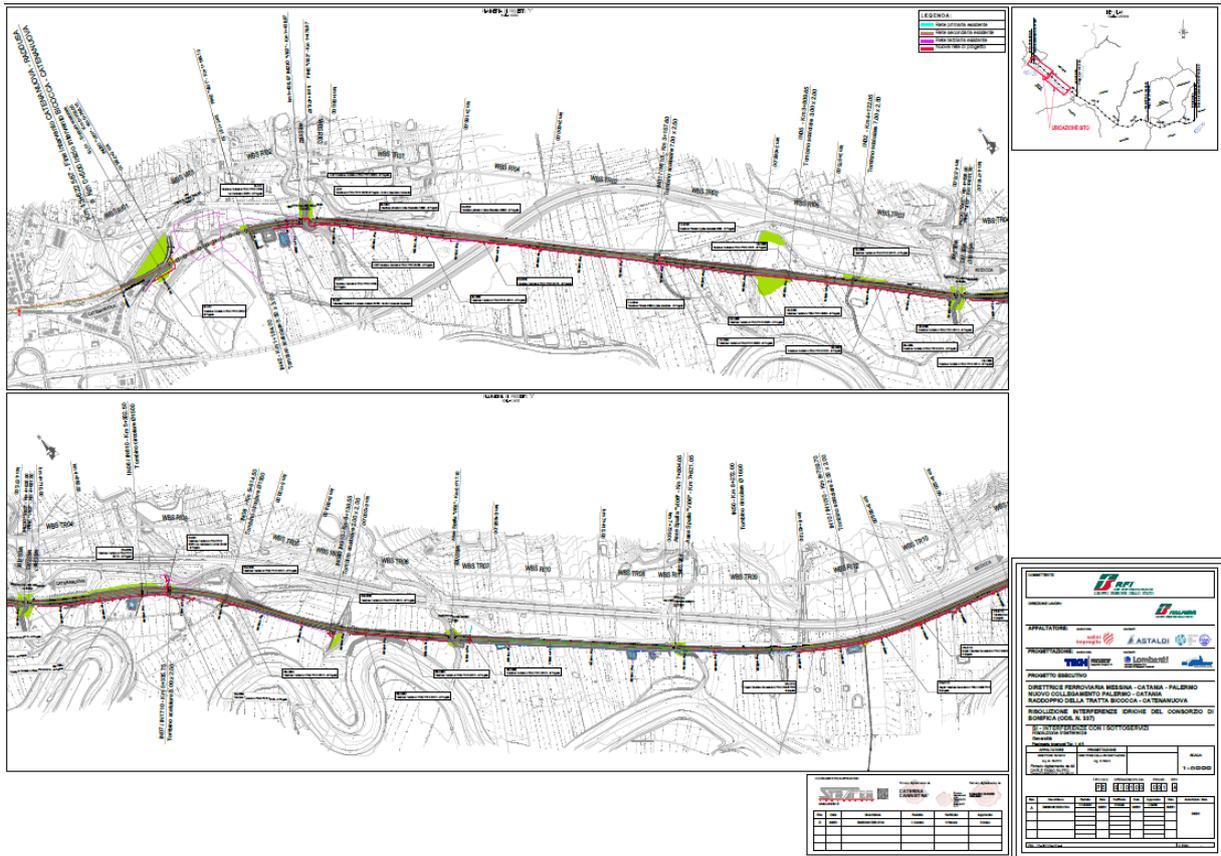
Nella seguente tabella è riportato l'elenco degli interventi in variante previste nel progetto in esame:

INTERFERENZA IDRICA (pK DI RIFERIMENTO)	TIPOLOGIA TUBAZIONE			
	PRIMARIA	SECONDARIA	TERZIARIA	CANALE PENSILE
0+600 ÷ 0+900			X	
1+200.00 ÷ 1+425			X	
1+400 ÷ 4+575	X			
3+175	X			
4+675 ÷ 6+700			X	
8+400 ÷ 9+900		X		
11+025 ÷ 12+000		X		
12+275 ÷ 12+975		X		
12+600 ÷ 17+100		X		
17+100 ÷ 18+000			X	
18+700 ÷ 19+150			X	
19+757.50	X			
21+100 ÷ 22+125		X		
23+850 ÷ 24+225			X	
26+275 ÷ 26+575			X	
27+125		X		
28+350 ÷ 29+450		X	X	
29+675 ÷ 30+175	X			
31+293				X
31+625 ÷ 32+150			X	
32+150 ÷ 32+650		X	X	
33+050 ÷ 35+250		X	X	

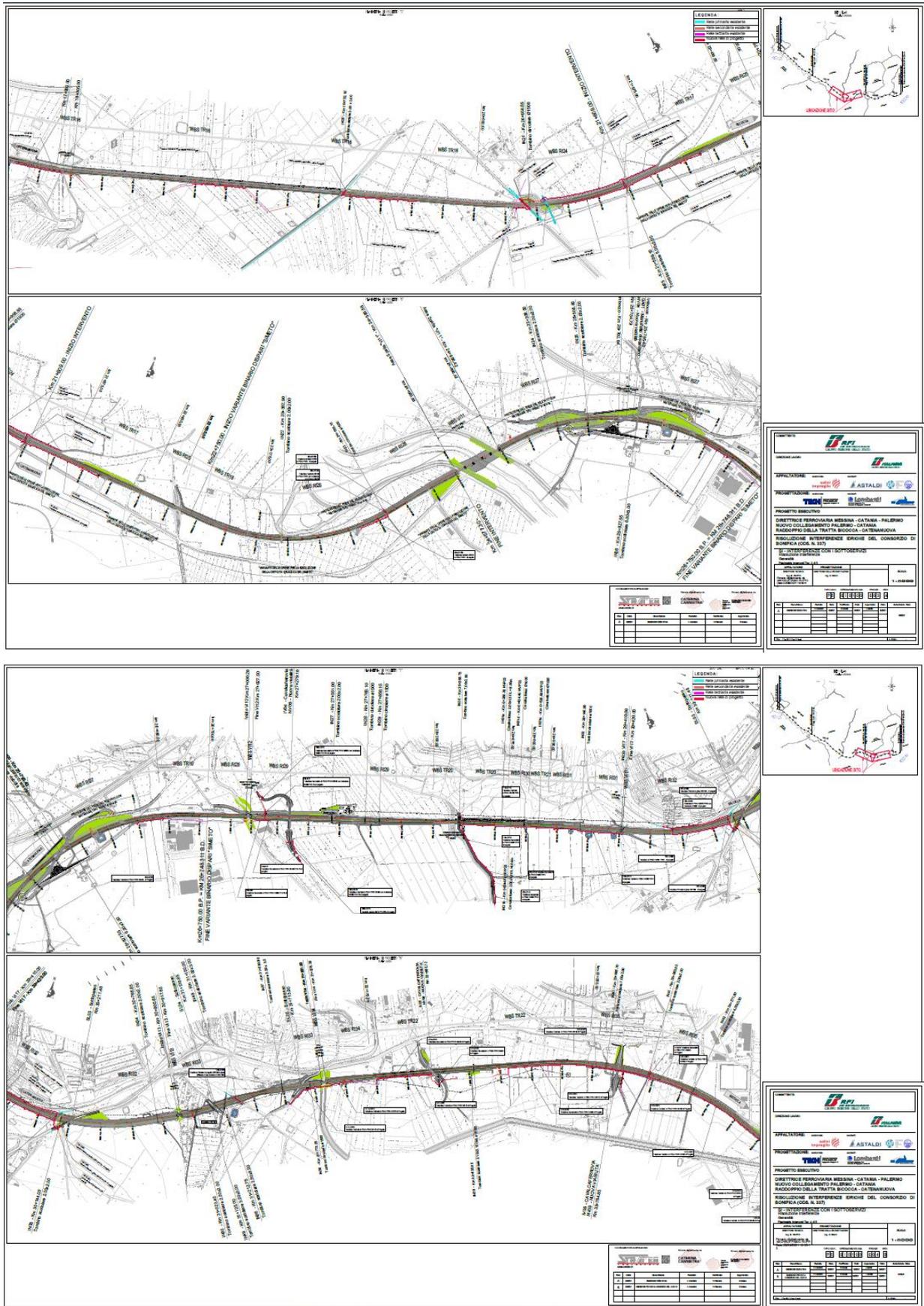
La localizzazione delle varianti proposte è desumibile dalle corografie riportate nelle seguenti figure, mentre per la loro descrizione di dettaglio varianti si rimanda all'allegato al Progetto esecutivo "DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA RADDOPPIO DELLA TRATTA BICOCCA - CATENANUOVA - RISOLUZIONE INTERFERENZE IDRICHE DEL CONSORZIO DI BONIFICA (ODS. N. 337)" n. RGSIO100002B "SI - INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI".

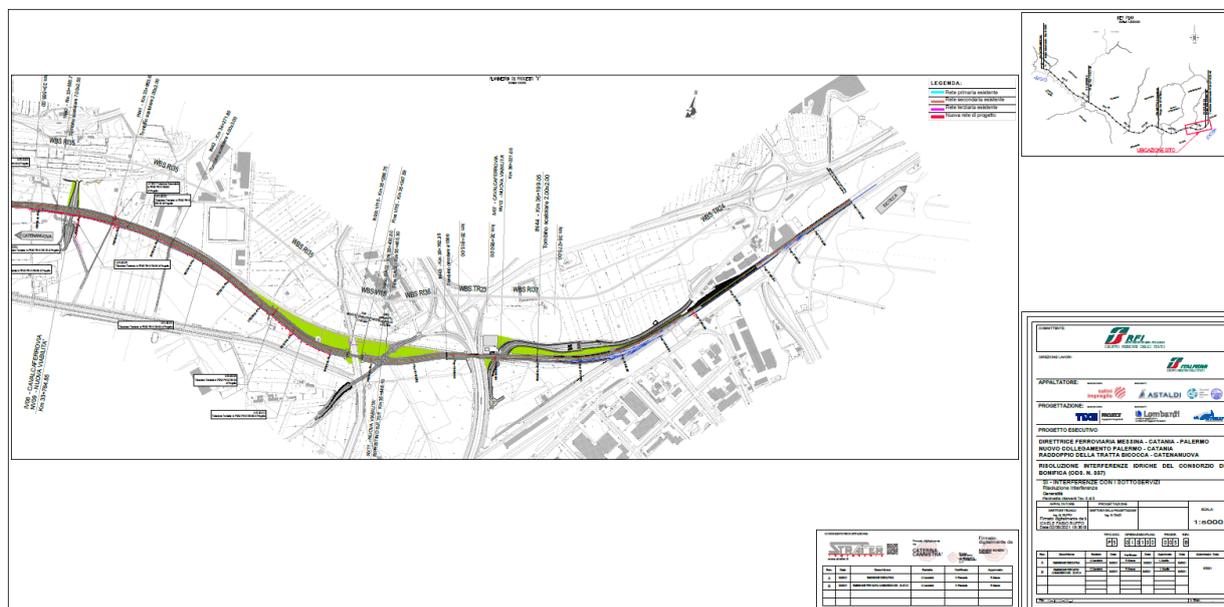
Il Proponente non evidenzia se le varianti proposte si configurano come varianti localizzative o non localizzative.

ID_7331 - Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006



ID_7331 - Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006





La documentazione presentata non riporta indicazioni rispetto alla cantierizzazione delle opere.

Caratteristiche ambientali

Il Proponente dichiara che tutti i canali irrigui oggetto di variante non interferiscono con:

- aree Natura 2000;
- aree a vincolo idrogeologico;
- aree a vincolo archeologico (ai sensi dell'Art. 10 del D. Lgs. 42/04);
- aree con beni paesaggistici (ai sensi dell'Art. 134 del D. Lgs. 42/04);
- aree con Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/04);
- aree interessate dal vincolo paesaggistico ai sensi dell'Art. 142, comma 1, lett.g) del D. Lgs.42/04.

Tuttavia, alcune tratte interferiscono col vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs.42/04, Art. 142, comma 1, lett.c) “fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”.

Sotto il profilo ambientale, il Proponente dichiara che:

“• non sono stati modificati, a seguito degli adeguamenti del reticolo irriguo del Consorzio di bonifica effettuati nella presente fase progettuale né il consumo, né l'occupazione, né gli impatti sulla componente “suolo”;

- non è prevista nessuna variazione dei volumi di materiali di scavo generati dagli interventi, che restano coerenti con quanto indicato nelle previsioni del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo approvato per l'intervento;

• *non si prevedono impatti sulle componenti “rumore” e “atmosfera” né in fase di cantiere, né in fase di esercizio, in quanto le lavorazioni previste per la risoluzione delle interferenze, ancorché aggiornate in termine di sviluppo complessivo, sono le medesime già affrontate in sede di Studio di Impatto Ambientale nelle precedenti fasi progettuali e insistono sui medesimi ambiti territoriali;*

• *non si prevedono impatti negativi sulla componente “acque superficiali”, anzi si avrà un impatto positivo in generale sul ciclo delle acque del territorio interessato dalle opere poiché lo spostamento della rete irrigua permetterà di mantenere la continuità tra i fondi agricoli consentendo una corretta irrigazione dei campi; la sostituzione delle condotte irrigue con quelle di nuova realizzazione consentirà inoltre di ottimizzare la tenuta di queste ultime, evitando perdite di carico e ottimizzando così l’uso razionale della risorsa acqua*

• *non si prevedono impatti sulla componente “paesaggio”, poiché non è previsto l’inserimento di nuovi manufatti fuori terra. In taluni casi, lo spostamento in sotterraneo di condotte irrigue altrimenti contraddistinte da un percorso aereo consentiranno addirittura un impatto complessivo positivo su tale componente.”*

Queste conclusioni non sono tuttavia suffragate da un supporto documentale (di archivio, cartografico, fotografico, di letteratura scientifica) o da un’indagine ad hoc che dia una descrizione chiara ed esaustiva dello stato delle componenti e dei fattori ambientali nell’area interessata dai lavori di realizzazione delle opere in variante.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che il Proponente non abbia fornito gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dei possibili impatti sull’ambiente, per le componenti ambientali significative, e delle soluzioni progettuali adottate per evitare, ridurre, mitigare tali impatti, soprattutto in fase di cantiere.

In conseguenza di ciò, si ritiene che, in un processo di analisi e valutazione delle varianti in oggetto, il Proponente debba fornire tutti gli elementi utili per lo svolgimento della valutazione dell’impatto ambientale, relativamente agli aspetti che riguardano, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

1. un’indagine dettagliata ed esaustiva, in fase ante operam, delle componenti e dei fattori ambientali nell’area interessata dai lavori di realizzazione delle opere in variante; tale indagine deve essere corredata da idoneo supporto documentale, opportunamente corredata da cartografia tematica a scala adeguata e documentazione fotografica;
2. una valutazione puntuale e sistemica degli impatti delle opere sulle varie componenti;
3. una illustrazione dettagliata e chiara dell’approccio e delle metodologie adottati per giungere alla valutazioni dell’entità delle interferenze delle opere sui vari componenti/fattori ambientali;
4. la stima quantitativa e il destino dei materiali di scavo e di quelli di demolizione, da cui si evincano le modalità di gestione che si intende adottare (come sottoprodotti e/o rifiuti, con avvio allo smaltimento in discarica o a impianti di recupero), e, ove tale stima lo renda necessario, l’aggiornamento del PUT già approvato con precedente provvedimento;
5. le modalità di esecuzione e le relative misure di sicurezza che si intendono adottare in corrispondenza degli interventi in sostituzione e allaccio a tubazioni in cemento amianto;
6. le eventuali misure di mitigazione, restauro e compensazione necessarie in risposta agli impatti;

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 Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9" così come disposto dalla Divisione;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo.

**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, che gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 5 del medesimo articolo e dell'art. 166, per le motivazioni di cui in premessa e che pertanto **non è possibile valutare se 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 Risoluzioni interferenze idriche del Consorzio di Bonifica 9", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Si prescrive che la istanza sia riformulata integrando sia la documentazione a corredo dell'istanza con particolare riferimento all' analisi ambientale, per tutte le pertinenti componenti ambientali sviluppate nel SIA dell'opera ed alla localizzazione delle varianti rispetto al corridoio approvato.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli