



Dec/SSA/2004/00015

LE MINISTRE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria Lamezia Terme - Catanzaro Lido tratta Settingiano Catanzaro Lido da realizzarsi nei Comuni di Catanzaro, Settingiano e Borgia (CZ), presentata dalla Società ITALFERR S.p.A. con sede in via Marsala, 53/67, 00185 Roma, in data 31 Luglio 2002 ;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società ITALFERR S.p.A. in data 22 gennaio 2003;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata in data 7 marzo 2003, a seguito delle modifiche del progetto;

VISTA la nota n. 1560/ABR dell'Autorità di Bacino del 24 aprile 2003, pervenuta in data 5 maggio 2003;

VISTA la nota n. 19/02 della Regione Calabria del 26 giugno 2003, pervenuta l'8 luglio 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/35767/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 30 ottobre 2003, pervenuta in data 10 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 521 positivo con prescrizioni formulato in data 5 giugno 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società ITALFERR S.p.A.;

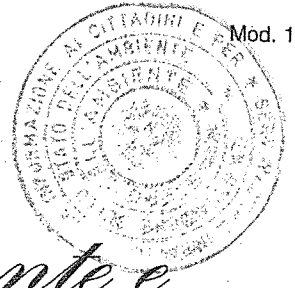
VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto su ferro, sia per il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, sia per il trasporto delle merci, è un obiettivo posto dal Piano Generale dei Trasporti (P.G.T. 1991, e successivi aggiornamenti);
- sotto il profilo degli strumenti urbanistici comunali, il tracciato ferroviario in progetto ricade interamente nella provincia di Catanzaro ed interessa direttamente i territori comunali di Settingiano, Catanzaro e Borgia;
- la realizzazione dell'opera è coerente con i PRG dei comuni di Settingiano e Catanzaro, mentre il Comune di Borgia ha approvato il progetto Italferr in variante al PRG;
- l'inserimento del nuovo tracciato ferroviario lungo la valle delle fiumare Fallaco – Corace non provoca situazioni critiche al regime di deflusso delle acque nelle varie condizioni di portata di piena con i tempi di ritorno previsti;
- la presenza della zona, in prossimità della fine della tratta, sottoposta a tutela ambientale ex L. 1497/1939 (ora abrogata dall'art. 166 del D.Lgs. 29/10/1999 n. 490, T.U. beni culturali e ambientali) risulta essere non interferente con le opere in progetto;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il progetto in esame relativo al tratto Settingiano – Catanzaro Lido prevede la realizzazione di un tracciato in variante per una lunghezza complessiva di Km 14,025 e l'attrezzaggio tecnologico su tutta la linea che consentirà il telecomando anche delle stazioni;
- per quanto riguarda le caratteristiche delle principali opere d'arte si prevedono 3 gallerie naturali e 5 viadotti;
- le opere in cemento armato o ferro (ponti, viadotti e gallerie artificiali) sono state progettate secondo la legislazione antisismica per le zone classificate di 2° Categoria dal Servizio Sismico Nazionale considerando un Grado di Sismicità pari a S9;
- l'esame delle alternative di tracciato mette in evidenza le scelte progettuali eseguite. La soluzione prescelta ottimizza, ai fini della compatibilità dell'opera, i parametri di seguito indicati:
 - percorso prevalentemente parallelo alla S.S. 280 lungo l'asse della piana (anche secondo le indicazioni del Piano Preliminare Strategico del PRG di Catanzaro);
 - liberare per quanto possibile la linea esistente per un futuro utilizzo a livello metropolitano;
 - massima riduzione della lunghezza del tracciato;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- fornire un servizio alternativo, su ferro, alle attrezzature terziarie della città di Catanzaro (Centro Agro-alimentare, Polo Universitario, ecc.);

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

ambiente idrico:

- le interferenze dell'attraversamento del Corace alla foce, appare compatibile con quanto richiesto dall'Autorità di Bacino della Regione;
- le interferenze con il campo pozzi di proprietà della Regione, gestito dall'Ente Acquedotto sono state risolte in sede progettuale, il progetto dovrà comunque essere autorizzato dalla Regione con riferimento alla "zona di rispetto";
- le eventuali interferenze con gli acquiferi per le tratte in galleria sono state ovviate con la particolare tecnica di esecuzione dello scavo adottata fresa a piena sezione con fronte pressurizzato;

suolo e sottosuolo:

- l'esame del progetto ha consentito di evidenziare che le problematiche principali, connesse all'assetto geologico-strutturale ed alle caratteristiche geotecniche e geomeccaniche dei terreni interessati dal tracciato, in particolar modo per la realizzazione dei notevoli tratti in galleria, sono state risolte con la tecnica utilizzata per la esecuzione delle opere, ed in particolare con lo scavo in avanzamento meccanizzato, prima già citato, che esclude criticità significative;

vegetazione, flora e fauna – ecosistemi:

- nello studio di impatto ambientale sono state correttamente individuate le aree in cui realizzare le sistemazioni a verde ed i ripristini ambientali, con l'adozione di tecniche eco-compatibili;

paesaggio:

- dall'esame del progetto si evidenzia che la logica che ha presieduto alla definizione del tracciato è stata quella di ridurre le interferenze con il paesaggio affiancandolo, ove possibile, al tracciato stradale esistente o di futura realizzazione. Per quanto riguarda l'inserimento percettivo si evidenzia che il primo attraversamento in viadotto è stato rivisto mentre gli attraversamenti alla foce del Corace sostituiscono attraversamenti già esistenti e con analoghe caratteristiche. Inoltre, sono stati previsti sistemi, lungo tutta la linea, di inerbimento e di alberatura di schermo;

atmosfera:

- la tipologia di opera non pone criticità per tale componente durante l'esercizio. Durante la costruzione sono previste opportune opere di mitigazione;

rumore:

- lo studio ha indagato l'intera fascia di territorio come previsto dal regolamento emanato con il DPR 18/11/1998 n. 459, recante norme in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario. Le indagini e le modellazioni sono state sviluppate secondo gli standard ed hanno evidenziato, nella caratterizzazione del clima acustico post operam, il rispetto dei parametri di legge in fase di esercizio. Durante la costruzione sono previste opportune opere di mitigazione;

vibrazioni:

- lo studio affronta la problematica con indagini dirette e stime dei livelli previsti mettendo in evidenza che non esistono criticità relativamente a tale componente;

radiazioni non ionizzanti:

- non essendo prevista la realizzazione di un elettrodotto dedicato né di una sottostazione elettrica di alimentazione, ma la sola realizzazione della linea di trazione in corrente continua, sono escluse criticità per tale componente;

CONSIDERATA la nota n. 19/02 della Regione Calabria del 26 giugno 2003, pervenuta l'8 giugno 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *“sia gli scavi che l'apertura di fronti per la realizzazione dei sottopassi, non dovranno reagire con la falda freatica; a tale scopo dovranno essere previste opere di contenimento, sia durante che dopo le operazioni di cantiere, per evitare il depauperamento del volume di acqua di falda ed il conseguente abbassamento della piezometria;*
- *particolare attenzione dovrà essere prestata, a salvaguardia dei fini idraulici ed ambientali, ai fossi di scolo ed agli alvei fluviali in quanto elementi di vitale importanza idrologica per la funzione esercitata nei confronti del deflusso idrico superficiale e nei confronti della stabilità della piezometrica;*
- *sono da evitare preclusioni al libero accesso ai fondi agricoli interclusi dalla linea ferroviaria lungo il tracciato, realizzando dei sottovia pedonali e/o carrabili per mantenere l'accesso ai fondi interclusi;*
- *in ordine all'utilizzo delle acque per le necessità di cantiere, devono essere predisposti adeguati sistemi di protezione, come la bitumazione o, nei casi specifici, la copertura con teli plastificati e la realizzazione di vasche di raccolta di liquidi di produzione diretta o di acque meteoriche contaminate da solidi inquinanti, al fine di evitare il contatto tra il suolo ed i materiali inquinanti, siano essi liquidi (carburanti, oli, acidi, malte molto fluide, liquidi macchinari) o solidi, lisciviabili o solubili e facilmente trasportabili dalle acque piovane (malte cementizie, bitumi, gomma, materie plastiche, ferro ossidabile);*
- *in conformità al D.L. n. 279 del 12/10/2000, dovrà essere acquisita prima dell'inizio dei lavori la deliberazione dell'Autorità di Bacino al fine di stabilire le misure di salvaguardia all'uopo necessarie per le opere ricadenti negli ambiti individuati dall'Autorità di Bacino Regionale, come aree a rischio idrogeologico elevato;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- *a salvaguardia del mantenimento delle diversità biologiche vegetali e faunistiche autoctone, dovranno essere evitate, nella fase degli interventi di inserimento e di restauro ambientale, sia l'introduzione di specie improprie, sia le modifiche degli habitat naturali delle specie di flora e fauna selvatica;*
- *per la tutela degli ecosistemi, dovranno essere evitate tutte le interferenze con le formazioni ecosistemiche naturali, gli effetti indesiderati nei processi evolutivi con verifiche ecologiche tendenti ad accertare l'eventuale trasporto ed accumulo di contaminati sulla catena alimentare;*
- *ai fini di una migliore tutela paesaggistica dovranno essere attuate verifiche tendenti a salvaguardare il più possibile, gli aspetti connessi agli elementi morfologici, cromatici, colturali, urbani e testimoniali;*
- *per la salvaguardia della salute umana, in ordine agli effetti provocati dal rumore, dovranno essere individuati i valori sonori limite da immissione da rispettare, gli effetti prodotti dalla realizzazione delle opere di progetto, gli interventi di mitigazione;*
- *dovranno essere risolte le interferenze del tracciato ferroviario con il campo pozzi località Germanetto gestito dell'Ente Acquedotti della Regione Calabria, producendo in fase di progettazione esecutiva apposito specifico studio da sottoporre all'approvazione del suddetto Ufficio Acquedotti della Regione;*
- *gli eventuali siti per il deposito temporaneo e/o permanente dei materiali in esubero proveniente dagli scavi ferroviari, dovranno essere situati lontani dai nuclei abitati e comunque in zone la cui caratteristica morfologica del suolo riduca a zero il potere inquinante dei materiali;*
- *dovrà essere evitata ogni interferenza del tracciato ferroviario con la nuova viabilità ANAS S.S. 280 e S.S. 106;*
- *siano valutate le osservazioni addotte dal comune di Borgia con nota prot. N. 2471 del 20 marzo 2003;"*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/35767/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 30 ottobre 2003, pervenuta in data 10 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

"Con istanza prot. n. DT 134/2002 del 29.07.02, acquisita a questo prot. con n. ST/407/31088 del 26/08/02, la Soc. ITALFERR S.p.A., con sede in Roma - Via Marsala 53, in nome e per conto delle Ferrovie dello Stato S.p.A. - ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto degli interventi relativi al "Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria Lamezia T. - Catanzaro L. (Rete Calabria)", in quanto ricompreso nella categoria "tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza" e sottoposta alla procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 1 lettera "g" del D.P.C.M. n. 377 del 10.08.1988, informando, altresì, di aver provveduto, ai sensi dell'art. 5 comma 1, del DPCM 10.08.1988 n. 377, in data 30 luglio 2002, alla pubblicazione a mezzo stampa dell'avviso di richiesta di

pronuncia di compatibilità ambientale sui quotidiani IL CORRIERE DELLA SERA (a diffusione nazionale) e LA GAZZETTA DEL SUD di Catanzaro (a diffusione regionale).

Con nota prot. n. ST/407/32968 del 11/09/02, questa Direzione Generale ha chiesto i pareri di competenza alle Soprintendenze di settore competenti per territorio.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Calabria, con nota prot. n. 1134P del 14/02/2003, acquisita a questo prot. con n. ST/407/7340 del 25/02/03, a seguito del sopralluogo congiunto con la Commissione V.I.A. del 21 e 22 gennaio 2003, evidenziava la necessità di acquisire documentazione integrativa, comunicando quanto segue:

“ Come da accordi intercorsi per le vie brevi con la competente Direzione Generale del Ministero per i Beni e Le Attività Culturali e tenendo conto di apposita relazione sul sopralluogo in corso di trasmissione allo stesso, la Scrivente Soprintendenza ritiene opportuno, così come emerso già in sede di sopralluogo, che per le valutazioni di propria competenza, debba essere acquisita la seguente documentazione integrativa:

- aggiornamento del quadro dei vincoli di natura paesaggistica (già menzionato in sede di esame di progetto preliminare) esistenti lungo il previsto tracciato della linea ferrata tenendo conto delle eventuali aree gravate da “usi civici”, tutelate per effetto dell’articolo 146 lettera h) del D. L.vo 490/99, di cui, relativamente ai comuni di Catanzaro e Borgia si allega elenco riassuntivo con indicate le località tutelate individuate per toponimo; si precisa che relativamente al comune di Settingiano non si è in possesso di tale elaborato che, unitamente ad altri atti più specifici, potrà essere reperito presso il Commissariato Regionale agli Usi Civici di Catanzaro;
- specifica relazione dalla quale si evinca la esclusione di possibili tracciati alternativi ed in particolare a soluzioni che possano prevedere lo spostamento sulla sponda Dx del Fiume Corace (seguendone il corso verso la foce) della prevista Stazione di Catanzaro (a servizio della costruenda Università) considerato che tale spostamento potrebbe rendere non necessario il duplice attraversamento del fiume con viadotti rendendo, di fatto, le opere molto meno incidenti dal punto di vista paesaggistico; si precisa che tale indirizzo era già stato fatto presente da questa Soprintendenza in occasione dell’esame del progetto preliminare;
- elaborazioni computerizzate di foto restituzione tridimensionali, con punti di presa da prospettive reali dominanti, relative: ai due viadotti sul fiume Corace, alla sistemazione dell’area di raccordo con il tratto ionico già esistente ivi comprese le sistemazioni stradali (ciò anche alla luce della prevista eliminazione del raccordo verso sud comunicata in sede di sopralluogo), ad una porzione del tratto in rilevato con tutte le previste opere di sistemazione della scarpata; in tali elaborazioni dovranno essere indicati tutti gli accorgimenti per la mitigazione dell’impatto paesaggistico;
- per i tratti interessati dalle coltivazioni ad uliveto si ritiene indispensabile acquisire un preciso elaborato in cui dovranno essere riportati, per adesso almeno sommariamente, le aree e le piante interessate dai lavori unitamente ad un piano operativo di riassetto di detta piantumazione atteso che, per effetto di normativa vigente, le piante di ulivo non possono



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

essere abbattute per cui eventuali ulivi espianati dovranno essere reinpiantati nella medesima area.

Si resta in attesa di quanto richiesto precisando che ogni altra valutazione avverrà per il tramite della Competente Direzione Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali."

Con nota prot. n. 1815/VIA/A.0.13.G del 24/02/03, la Direzione per la V.I.A. del Ministero dell'Ambiente ha evidenziato che nel corso della riunione istruttoria della Commissione V.I.A. tenuta in data 19/12/2002, la Soc. Italferr S.p.A., a seguito di approfondimenti tecnici, ha manifestato la necessità di apportare alcune modifiche, ritenute migliorative e riduttive degli impatti sull'ambiente, al progetto già presentato; Tali variazioni apportate al progetto, sia localizzative che dimensionali, pur determinando una riduzione del precedente progetto (eliminazione della bretella di interconnessione con la linea Metaponto-Reggio Calabria, riduzione delle sezioni di scavo per le gallerie, trasformazione della stazione prevista a Settingiano in fermata, diminuzione del numero di campate in corrispondenza di alcuni viadotti, eliminazione di un lungo tratto di viadotto stradale) hanno rappresentato una modifica sostanziale al precedente progetto, e pertanto si rendeva necessario apportare le modifiche e/o integrazioni conseguenti, sia nello S.I.A. che nella sintesi non tecnica e trasmessa nei modi e nelle forme previste dalla vigente normativa, provvedendo alla relativa pubblicazione di avviso dell'avvenuto deposito della documentazione.

La Soc. ITALFERR S.p.A., con nota prot. n. DT/110/2003 del 05.03.2003, acquisita a questo prot. con n. ST/407/9160 del 11/03/03, ha trasmesso gli elaborati del Progetto Definitivo e le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale che recepiscono le modifiche di cui sopra, comunicando di aver provveduto ad informare il pubblico mediante relativo avviso sul Corriere della Sera (a diffusione nazionale) e Gazzetta del Sud di Catanzaro (a diffusione regionale) il giorno 07/03/2003.

La Soprintendenza Archeologica della Calabria con nota prot. n. 4936 del 07/03/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/10442 del 19/03/03, ha comunicato quanto segue:

"La Soprintendenza per i Beni Archeologici ha ricevuto, trasmessa dalla Direzione Tecnica Italferr (nota DT/110/2003 del 5 marzo 2003) la documentazione progettuale relativa all'oggetto della presente, dove sono state apportate alcune modifiche che, riducendo le opere civili, apporterebbero consequenziali miglioramenti agli impatti con l'ambiente ed il territorio.

Esaminati tali ultimi elaborati progettuali si ritiene confermare e ribadire le prescrizioni contenute nel parere emesso nel mese di gennaio 2003 e che ad ogni buon fine si richiamano:

- 1- tutta l'area del progetto dovrà essere oggetto di accurate ricognizioni archeologiche che dovranno essere eseguite da specialisti archeologi, i quali provvederanno a redigere una carta georeferenziata del rischio archeologico;*
- 2- ove vengano individuate zone archeologiche, le stesse potranno essere oggetto di prospezioni geofisiche e, una volta che esse siano ben delimitate, si dovrà eseguire lo scavo archeologico stratigrafico completo;*
- 3- le emergenze dovranno essere adeguatamente conservate e tutelate e tanto potrà comportare la necessità di studio di adeguate varianti. (...)"*

Successivamente, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e del Paesaggio per la Calabria, con nota prot. n. 2551/P del 10/04/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/14235 del 14/04/03, a seguito del sopralluogo del 21 e 22 gennaio 2003, ha comunicato quanto segue:

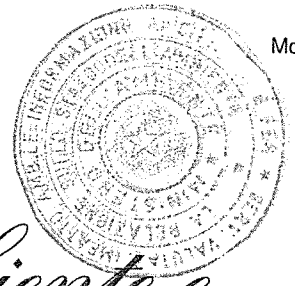
"(.....) La mancanza della cartografia relativa alla situazione vincolistica, con particolare riferimento alle aree gravate da "Usi civici", rende problematica l'espressione del parere ai sensi del Titolo II° del D.L.vo 490/99.

Non si rinvennero, inoltre, studi inerenti l'esame di possibili soluzioni alternative atti a dimostrare l'unicità della scelta effettuata.

Come emerso nel sopralluogo effettuato si deve sottolineare che si riterrebbe indispensabile riportare ad un'unica valutazione di impatto ambientale la contemporanea presenza, nel medesimo territorio, di più opere che, fra l'altro, si intersecano ed interferiscono tra di loro.

Con l'occasione della presente si porta a conoscenza di codesta direzione Generale che in data 21 e 22 Gennaio 2003 funzionario di questa Soprintendenza ha partecipato al sopralluogo effettuato dalla Commissione V.I.A. del Ministero dell'ambiente unitamente ai tecnici della Italferr quale Ente Proponente l'intervento indicato in oggetto. A seguito del suddetto sopralluogo, nonché dell'esame degli elaborati pervenuti (S.I.A.) si relaziona quanto segue:

- *Premesse: lo studio di impatto ambientale fa riferimento alla progettata realizzazione, nei territori dei comuni di Settingiano, Borgia e Catanzaro, di una linea ferroviaria ad un binario (per il momento non elettrificato) con lo scopo di collegare la stazione di Lamezia Terme (sulla dorsale tirrenica) con la stazione di Catanzaro Lido (sulla dorsale Ionica). Il tratto interessato dai lavori, in considerazione del fatto che è già esistente una linea ferroviaria ad unico binario nel tratto da Lamezia a Settingiano riguarda un tratto di pochi Km che, all'infuori di una prima tratta prevalentemente in galleria, si sviluppa tutta lungo la valle del fiume Corace. Bisogna premettere, purtroppo, che nella medesima area, con procedimenti di V.I.A. contestuali, si sta prevedendo la realizzazione di due assi viari molto importanti: il prolungamento della S.S. 280 (in pratica parallelo alla linea ferrata e al corso del fiume) e la realizzazione della nuova S.S. 106 che, per previsioni progettuali, si verrà a porre ortogonalmente all'asse ferroviario, alla SS 280 ed al corso del fiume. Il previsto attraversamento della vallata del Corace dalle tre infrastrutture rappresenta, dal punto di vista paesaggistico, una situazione particolarmente gravosa per cui poter parlare di "compatibilità paesaggistica" delle opere previste diventa particolarmente difficile dato che, generalmente si hanno difficoltà a trovare soluzioni dignitose già per una sola opera di tale importanza. Bisogna inoltre aggiungere che alcune esigenze, peraltro evidenziate durante i sopralluoghi da rappresentanti di altre Amministrazioni e/o Enti, sono, di fatto, l'esatto opposto di quelle legate alla tutela del paesaggio. Ciò è particolarmente vero per le verifiche legate alle portate idrauliche dei fiumi (anche a seguito della recente adozione del Piano di Assetto Idrogeologico da parte della Regione Calabria) per effetto delle quali (calcolate giustamente su livelli assolutamente cautelativi) e per la natura torrentizia dei corsi d'acqua interessati, si prefigurano attraversamenti di grande ampiezza con ponti che per la quasi totalità dell'anno*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

sovrappassano fiumi ridotti a poco più che un rigagnolo ma con un grande alveo ed una estesa zona di esondazione.

- Situazione vincolistica: la situazione dei vincoli operanti sul territorio è la seguente: non vige nessun piano paesistico e non sono operanti, sul territorio interessato dalle opere, vincoli inibitori. Sono vigenti, invece, vincoli tutori per effetto del D. Lvo 490/99 -Titolo II° - articolo 146 lettera c) (150 metri dalla sponda del fiume) ed inoltre probabili aree interessate da vincoli di cui alla lettera h) sempre del medesimo articolo 146. A tale proposito si rammenta la richiesta avanzata dalla Scrivente Soprintendenza per un aggiornamento da parte del proponente con un'ulteriore ricerca anche presso il Commissariato per gli Usi Civici con sede in Catanzaro.
- Determinazioni derivanti dal sopralluogo rapportato alle previsioni progettuali: il tracciato previsto per linea ferroviaria, come già detto, dopo un tratto in galleria che parte da Settingiano, attraversa il Fiume Corace nel punto in cui sullo stesso confluisce il fiume Fallaco. Tale attraversamento costituisce uno degli elementi più significativi dal punto di vista paesaggistico in quanto sono previsti ben 1175 metri di viadotto che anche se ad unica pila rappresentano un impatto notevole. Altro punto di particolare impatto è dovuto ad un nuovo attraversamento della linea ferrata del fiume Corace con un viadotto di 650 metri. La restante parte della linea passa prevalentemente in rilevato di terra a scarpa naturale. Non risulta, da quanto visionato, sufficientemente motivata dal punto di vista tecnico l'esigenza del duplice attraversamento del Corace che pare dovuta, essenzialmente, alla creazione della nuova stazione di Catanzaro, nei pressi del nascente polo Universitario, entrambi nel territorio del comune di Catanzaro. Certamente una previsione progettuale della Stazione di Catanzaro nel territorio posto oltre il fiume Corace, sempre in vicinanza del ponte viario già esistente, avrebbe comunque consentito un collegamento abbastanza agevole con l'università (si verrebbe ad allungare il tracciato in pratica di poche centinaia di metri), e avrebbe, di fatto, reso non necessario il doppio passaggio sul Corace. Dal punto di vista paesaggistico, con esclusione dei due attraversamenti fluviali, l'opera potrebbe trovare un inserimento accettabile con una particolare sistemazione inerbita delle scarpate unitamente alla possibilità - per alcuni tratti data la presenza, in tutta la valle del Corace, di barriere frangivento artificiali, create a protezione di frutteti, costituite da un particolare tipo di cipresso - di realizzare nuove barriere frangivento di identica natura di quelle colà presenti in modo tale da mitigare opere particolari e la continuità che un rilevato, pur se inerbito, presenta. Si segnala che durante le fasi del sopralluogo l'Italferr ha portato a conoscenza degli intervenuti (mediante fornitura di nuovi elaborati) delle varianti successivamente ufficializzate con recente corrispondenza. Con tali varianti, previste nel primo tratto ma, soprattutto, in corrispondenza del raccordo della nuova ferrovia con la linea ionica verrà eliminata la prevista diramazione verso sud (che non renderà più necessaria la realizzazione dello scatolato in c.a.) con un grande vantaggio in termini di impatto paesaggistico. (.....)"

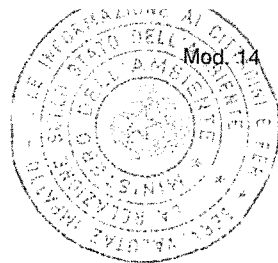
Con nota prot. n. 1065 del 06/05/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/17762 del 16/05/03, la Soc. ITALFERR S.p.A., ha fornito alcune precisazioni in merito alle integrazioni richieste da questo Ministero, allegando una specifica relazione prodotta a seguito dell'indagine svolta presso il Commissariato Usi Civici delle Calabrie al fine di verificare la presenza di aree gravate da usi civici come esplicitamente richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e del Paesaggio di Cosenza; l'esito di tale indagine ha escluso l'eventualità che il tracciato in esame potesse intersecare aree gravate da usi civici.

Ulteriori chiarimenti sul progetto della variante del tracciato ferroviario da Settingiano a Catanzaro Lido sono stati forniti dalla ITALFERR con nota prot. n. DFS.RC/S 0482 del 23/09/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/32125 del 30/09/03, con cui il proponente ha fornito "un ulteriore approfondimento delle motivazioni che hanno portato alla scelta del tracciato definitivo ed in particolare all'esclusione della soluzione che vede il tracciato ferroviario svilupparsi interamente lungo la sponda destra del Corace."

Conseguentemente, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e del Paesaggio per la Calabria, con nota prot. n. 6708/P del 14/10/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/33984 del 15/10/03, ha comunicato:

"(...) la Scrivente Soprintendenza, per quanto di propria competenza, considerate le integrazioni prodotte dal soggetto proponente (in ultimo la nota prot. DFS.RC/S 0482 del 23-09-2003 che ad ogni buon fine si allega in copia) fa presente quanto segue:

- per il tracciato ferroviario in oggetto in passato erano stati presentati progetti di potenziamento, anche se con diverse finalità e tracciato, che, però non sono stati mai avviati e realizzati;
- il progetto presentato per la valutazione di impatto ambientale, successivamente modificato, prevede il collegamento tra la Stazione di Settingiano -CZ- e Catanzaro Lido e, quindi, con la linea ferroviaria Ionica già esistente;
- il tracciato previsto, ad unico binario per il momento non elettrificato, si sviluppa parallelamente al fiume Corace e ne prevede per tre volte l'attraversamento;
- a seguito delle richieste di questa Soprintendenza sono stati chiariti gli aspetti relativi alle indicazioni sulle aree tutelate dal punto di vista paesaggistico (eventuali aree gravate da usi civici); da tale ricerca è venuta fuori la esclusione di zone soggette a tale gravame per cui l'unico vincolo presente è quello derivante dal titolo II del D.L.vo 490/99 art. 146 lettera c) (alveo e 150 m dalle sponde);
- sempre con riferimento alle richieste integrative avanzate dalla Soprintendenza l'Ente Proponente ha comunicato con la nota DFSRC 0482 del 23-09-2003 le motivazioni che hanno portato alla scelta progettuale per il posizionamento della nuova stazione di Catanzaro che, come rilevato in precedente corrispondenza, comporta un duplice attraversamento del Fiume Corace;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

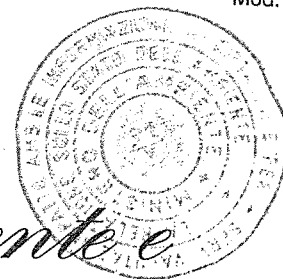
- *L'opera in argomento, come già rilevato in precedenza si va ad affiancare, nello stesso ambito territoriale, con due arterie stradali di cui è prevista la realizzazione (SS. 280 e SS 106) il cui procedimento è contestuale al presente.*
- *Per quanto sopra, la scrivente Soprintendenza - considerato che per lo sviluppo della ferrovia in rilevato si ritiene possano essere superati, con particolari accorgimenti, i problemi di impatto paesaggistico; tenuto conto del fatto che il maggiore impatto paesaggistico è dato dalla prevista realizzazione in alveo dei viadotti (zona tutelata) che solo parzialmente viene compensata dal fatto che la ferrovia, per un certo tratto, correrà in adiacenza alla progettata SS 280 impegnando una porzione più ridotta di territorio - ritiene, per quanto di propria competenza e fatta salva diversa valutazione di codesta Direzione Generale, che possa esprimersi un parere favorevole di massima a condizione che, prima del rilascio del definitivo Nulla Osta Paesaggistico, nel progetto vengano recepite le seguenti prescrizioni:*
 - *per quanto attiene alla realizzazione dei viadotti la Scrivente ritiene che debba essere sviluppato un approfondimento progettuale che sia mirato alla realizzazione di un'opera di particolare qualità architettonica la cui incidenza, pur se inevitabile, sia la minore possibile; ciò potrà essere perseguito: attraverso la ricerca del migliore rapporto tra la campata, l'altezza del viadotto e della travatura orizzontale, l'adozione di particolari forme per le pile e per le e travi e gli elementi soprastanti (profili a chiglia, parapetti raccordati ecc.); si ritiene altresì che debbano essere particolarmente curati i punti di partenza dei viadotti con opere di protezione che prevedano anche uso di materiali naturali (gabbioni in pietra) e opere di mitigazione con messa a dimora di piante e creazione di spazi a verde;*
 - *Stesso tipo di accorgimento dovrà essere realizzato per l'imbocco delle gallerie (con topologia a "bocca di flauto") dove dovranno essere previste opere di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate e dei pendii;*
 - *Per il tratto intercluso tra la prevista ferrovia e la SS 280 dovrà essere realizzata una sistemazione con apposita progettazione che miri alla creazione di spazi a verde ed alberati e ciò in accordo con l'ANAS S.P.A.);*
 - *Lungo lo sviluppo dell'asse ferroviario, per un migliore inserimento paesaggistico (così come anticipato in nota interlocutoria) dovranno essere ripetute, per alcuni tratti, le barriere frangivento già presenti sull'area a protezione di alberi da frutto;*
 - *Relativamente al tratto finale di raccordo con la ferrovia ionica si ritiene opportuno, data la grande visibilità dell'opera ricadente in un ambiente antropizzato, che venga sviluppato apposito studio relativo alle opere in viadotto da realizzare (ivi compreso il sovrappasso stradale) unitamente alla sistemazione di tutti i previsti rilevati in maniera tale da ottenere il migliore e minore impatto possibile."(.....)*

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Calabria e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, **esprime parere favorevole** alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale nella più scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni a cui il progetto definitivo dovrà ottemperare:

1. per quanto attiene alla realizzazione dei viadotti, al fine di minimizzarne gli inevitabili impatti sul paesaggio, dovrà essere sviluppato un approfondimento progettuale mirato alla realizzazione di un'opera di particolare qualità architettonica; ciò potrà essere perseguito: attraverso la ricerca del migliore rapporto tra la campata, l'altezza del viadotto e della travatura orizzontale, l'adozione di particolari forme per le pile e per le e travi e gli elementi soprastanti (profili a chiglia, parapetti raccordati ecc.); si ritiene altresì che debbano essere particolarmente curati i punti di partenza dei viadotti con opere di protezione che prevedano anche uso di materiali naturali (gabbioni in pietra) e opere di mitigazione con messa a dimora di piante e creazione di spazi a verde;
2. stesso tipo di accorgimento dovrà essere realizzato per l'imbocco delle gallerie (con tipologia a "bocca di flauto") dove dovranno essere previste opere di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate e dei pendii;
3. per il tratto intercluso tra la prevista ferrovia e la SS 280 dovrà essere realizzata una sistemazione con apposita progettazione che miri alla creazione di spazi a verde ed alberati da concordarsi anche con l'ANAS S.p.A.;
4. lungo lo sviluppo dell'asse ferroviario, per un migliore inserimento paesaggistico dovranno essere ripetute, per alcuni tratti, le barriere frangivento già presenti sull'area a protezione di alberi da frutto;
5. relativamente al tratto finale di raccordo con la ferrovia ionica si ritiene opportuno, data la grande visibilità dell'opera ricadente in un ambiente particolarmente antropizzato, che venga sviluppato apposito studio relativo alle opere in viadotto da realizzare (ivi compreso il sovrappasso stradale) unitamente alla sistemazione di tutti i previsti rilevati in maniera tale da ottenere il migliore e minore impatto possibile;
6. tutta l'area del progetto dovrà essere oggetto di accurate ricognizioni archeologiche che dovranno essere eseguite da specialisti archeologi, i quali provvederanno a redigere una carta georeferenziata del rischio archeologico;
7. dove vengano individuate zone archeologiche, le stesse potranno essere oggetto di prospezioni geofisiche e, una volta che esse siano ben delimitate, si dovrà eseguire lo scavo archeologico stratigrafico completo;
8. le emergenze dovranno essere adeguatamente conservate e tutelate e tanto potrà comportare la necessità di studio di adeguate varianti.";

CONSIDERATA la nota n. 1560/ABR dell'Autorità di Bacino del 24 aprile 2003, pervenuta in data 5 maggio 2003, in cui si dichiara quanto segue:

"con riferimento alla nota prot. 3402/VIA/A.O.A3.G del 31 marzo 2003, acquisita al prot. ABR n. 1560/23.04.2003, con la presente si comunica che il parere di competenza per i lavori di cui in



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

oggetto, così come comunicato durante la conferenza dei servizi del 16 aprile 2003, indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, verrà espresso attraverso deliberazione dei Comitati Tecnico ed Istituzionale di questa Autorità di Bacino ad integrazione avvenuta di quanto richiesto nel corso della medesima conferenza dei Servizi;"

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riporta;

Comune di Borgia (provincia di Catanzaro)

- Il Comune di Borgia, esprime parere contrario alla realizzazione del progetto, così come determinato nella sua seconda articolazione progettuale a seguito delle ottimizzazioni e degli approfondimenti, di cui si è dato avviso di avvenuto deposito sui giornali in data 07/03/03.

Il Comune di Borgia osserva che il tracciato ferroviario non tiene in considerazione della pianificazione urbanistica comunale, pertanto, chiede di concordare con il proponente una soluzione progettuale che non stravolga lo sviluppo urbanistico previsto dal P.R.G., approvato con DPGR n. 586 del 11/11/1998, per le zone interessate dall'asse ferroviario, e individuando delle alternative ai collegamenti viari che, interferendo con l'opera ferroviaria, andrebbero soppressi con conseguente danno economico per il Comune a causa della riprogettazione di tali infrastrutture.

Con la suddetta nota di osservazione, il Comune di Borgia riprende una sua precedente nota prot. comunale n. 6140 del 05/09/2002 che risulta trasmessa esclusivamente alla Regione Calabria e non acquisita da questo Ministero.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea ferroviaria Lamezia Terme - Catanzaro Lido tratta Settingiano Catanzaro Lido da realizzarsi nei Comuni di Catanzaro, Settingiano e Borgia (CZ) presentato dalla Società ITALFERR S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il progetto esecutivo e la successiva realizzazione dovranno prevedere interventi di sistemazione delle scarpate e dei rilevati, di ripristino delle opere dismesse, eseguiti con tecniche che privilegino l'uso di materiali naturali ottimizzando l'uso di risorse non rinnovabili;
- b) gli interventi di consolidamento delle scarpate, dei rilevati, i lavori di scavo delle gallerie dovranno essere effettuati, per quanto possibile, escludendo l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie realizzative al fine di evitare ogni possibile drenaggio e modica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente intercettate;

- c) si raccomanda, infine, l'istituzione di un osservatorio dedicato al progetto presso gli uffici dell'ARPA, per seguire il monitoraggio proposto, sia in fase di realizzazione che di esercizio.
- d) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Calabria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società ITALFERR S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento Trasporti Terrestri ed alla Regione Calabria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 19 GEN. 2004

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n°.....7..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 19/01/2004