



COMUNE DI CASTRONOVO DI SICILIA

Città metropolitana di Palermo

UFFICIO TECNICO SETTORE LL.PP

Comune di Castronovo di Sicilia
PROTOCOLLO GENERALE
N.0003724 - 29.04.2022
CAT. CLASSE 0 PARTENZA

Spett. le **Ministero delle Transizione Ecologica,**
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma_

PEC va@pec.mite.gov.it

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale (ai sensi dell'art. 263 del D.l.s 152/2006 e smi) relativa al progetto Progetto Definitivo della Direttrice ferroviaria Messina – Catania –Palermo: tratta Fiumetorto – Lercara Diramazione (Lotto 1+2). CUP: J11H03000180001 - ID 7937
“Osservazioni “

Con riferimento alle opere ricadenti nel territorio di questo Comune relative al progetto di cui all'oggetto, con la presente si segnalano le seguenti osservazioni:

- a) come si evince dalle diverse relazioni e tavole progettuali, la finalità preminente dell'opera in territorio comunale, oltre alla velocizzazione della tratta, è quella di risolvere le criticità idrauliche date dall'interferenza dell'opera con il fiume Torto.

Le soluzioni che si osservano dalle tavole progettuali sono delle varianti di tracciato che, ove possibile, allontanano il tracciato dall'asta fluviale. Al contempo, l'inevitabile intersezione della tratta con Torto impone una evidente analisi di quelle che possono essere le criticità idrauliche da superare. Criticità che vengono superate in progetto con la previsione di opere idrauliche a salvaguardia dell'infrastruttura, sia l'infrastruttura di progetto e sia l'infrastruttura della tratta già esistente realizzata con la recente velocizzazione della tratta PA - AG.

Con riferimento all'intersezione della costruenda ferrovia e l'asta fluviale, non entrando nel merito della funzionalità delle opere circa la salvaguardia dell'infrastruttura, corre l'obbligo segnalare che la modifica dell'assetto idraulico generato con il posizionamento delle opere in progetto comporterà il riversamento di una maggiore portata, per l'aumentata sezione idraulica, alla quale però non viene ricalibrata la capacità di deflusso dell'asta fluviale subito a valle delle predette opere idrauliche. Tale limite progettuale è qui osservato e contestato, non sulla base di ragionamenti teorici ma suffragati da conoscenza empirica e avvalorata dalle evidenze raccolte con l'esperienza negativa della precedente e analoga opera idraulica, realizzata secondo gli stessi criteri progettuali e nel medesimo sito in occasione della velocizzazione ferroviaria Palermo Agrigento. E' difatti noto, mediante l'eco sui mass media

(<https://www.iene.mediaset.it/video/monteleone-167-milioni-di-lavori-sulla-ferrovia-e-la-sicurezza-65964.shtml>), come i non pochi problemi generatisi con le opere idrauliche della precedente velocizzazione abbiano costretto tutta quella porzione di territorio e le relative infrastrutture viarie realizzate a diventare teatro di continui allagamenti anche in presenza di eventi meteorici non eccezionali! Le opere idrauliche realizzate nella precedente opera di velocizzazione, che con il progetto di questa velocizzazione della tratta PA -CT Lotti 1+2 vengono sostanzialmente aumentate di dimensione, erano finalizzate così come più marcatamente quelle dei lotti in questione, ad aumentare il fronte di "trasparenza Idraulica" dell'opera ferroviaria senza alcun intervento immediatamente a valle lungo l'asta fluviale che possa consentire una maggiore capacità di contenimento in alveo e deflusso della maggiore portata raccolta a monte con le predette opere di trasparenza idraulica.

Le opere idrauliche di progetto, relative alla già menzionate intersezioni con il Torto, rappresentano da un punto di vista idraulico uno dei casi più comuni di variazione di sezione per una corrente a superficie libera, costituita proprio dal passaggio della corrente attraverso un restringimento. Difatti, considerata l'aumentata sezione e portata della corrente per effetto della nuova sistemazione idraulica in alveo progettata nei lotti in questione, il restringimento repentino della sezione idraulica, causato dagli argini immediatamente a valle delle stesse opere idrauliche non interessati da alcun intervento migliorativo, rappresenta per la corrente un ostacolo, ovvero una causa perturbatrice, in quanto la costringono a passare attraverso una sezione ristretta e quindi a modificare il proprio moto, ovvero la propria velocità media e la propria altezza idrica sino a sormontare gli argini. Tali circostanze modificano profondamente la natura della corrente, facendola passare da lenta a veloce e viceversa, determinando variazioni di livelli notevoli che si estendono sia a monte che a valle della sezione critica.

Fatti salvi e intuiti gli interessi di parte della committente che suggeriscono una progettazione idraulica volta ad una migliore salvaguardia dell'infrastruttura ferroviaria; senza volersi ancora dilungare in dettagli e dinamiche idrauliche non si può non osservare come le predette opere idrauliche di progetto interferiscano negativamente con l'assetto territoriale, così come già riscontrato con la precedente sistemazione idraulica che di per sé suggerirebbe la soluzione per non incappare negli errori già fatti.

Considerato pertanto quanto sopra richiamato e gli effetti negativi della precedente ed analoga sistemazione idraulica; viste le tavole dei livelli idrici con tempi di ritorno a 100 e a 300 anni del progetto di velocizzazione Lotti 1+2; considerato altresì la mancanza nel progetto di interventi di sistemazione idraulica a valle delle intersezioni della infrastruttura ferroviaria con il Torto al fine di agevolarne il maggiore deflusso dato dalla maggiore trasparenza idraulica prevista, si chiede che venga rivista la sistemazione idraulica nelle zone subito a valle delle intersezioni tra la ferrovia di progetto e le aste fluviali.

- b)) In territorio di Castronovo di Sicilia, atteso che all'uscita della galleria molte delle strade di accesso al cantiere sono state progettate riferendosi alle norme tecniche di cui al Bollettino Ufficiale del CNR (anno XIV; PT. IV; n° 78 P. 3-62 ; 28/07/1980) strada appartenenti alla Categoria "B" ed alla classe VI, che dà indicazioni sulla tipologia di tracciato e nello specifico "la strada di tipo B può essere adottata per tracciati di particolare difficoltà e/o quando l'utilizzazione da parte dei veicoli con sagoma limite di 2,5 metri sia modesta se non del tutto inesistente"; si chiede quale soluzioni sono state adottate in seno al progetto, atteso che nel precedente cantiere le suddette strade, percorse da un traffico non consono alla classe e categoria, ha provocato dissesti tali da renderle impercorribili. Infatti, tali problematiche hanno comportato peraltro situazioni di criticità con le

amministrazioni locali che hanno visto oltre il danneggiamento dell'arterie il continuo pregiudizio per la sicurezza degli utilizzatori; Inoltre, dalle planimetrie di cui alla tavola 26_054 si evincono grafi interferenze con una strada comunale destinataria di finanziamento i cui lavori sono in corso di realizzazione, per la quale peraltro, la nuova viabilità penalizza fortemente l'assetto planimetrico della stessa con un grave nocumento alle numerose aziende presenti che in taluni casi rimarrebbero privati delle vie di accesso;

- c) Dalle planimetrie di cui alla tavola 26_054 si evincono gravi interferenze con la strada comunale Castronovo - Marcatobianco. La nuova viabilità prevista nel realizzando progetto ferroviario penalizza fortemente l'assetto planimetrico della predetta strada con un grave nocumento alle numerose aziende presenti che in taluni casi rimarrebbero privati delle vie di accesso.

Giova ricordare che la predetta strada, oltre ad essere sicuramente interessata dai mezzi di cantiere, costituisce collegamento viario essenziale per la futura stazione ferroviaria di Lercara Diramazione, sia per i futuri fruitori della stazione provenienti da Castronovo e sia per i passeggeri pendolari provenienti da Lercara Friddi. Inoltre, è doveroso segnalare che la predetta strada risulta fortemente penalizzata dal precedente raccordo viario realizzato con i lavori di velocizzazione della tratta PA - AG poiché non vennero realizzati adeguati tombini idraulici per canalizzare le acque degli affluenti e caditoie che riversano nel Torto. Per tale ragione e altresì in considerazione del fatto che l'imbocco della futura galleria dovrà essere obbligatoriamente collegata alla viabilità ordinaria di zona per facilitare le operazioni di soccorso, come disciplinato dal D.M. 28.10.2005 relativo alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie, si chiede che venga progettata adeguata viabilità e relativa sistemazione idraulica al fine di consentire il relativo raccordo e collegamento viario. Altresì si chiede che la relativa progettazione tenga conto dell'aumentato traffico veicolare dei mezzi di cantiere e dei mezzi d'opera al fine di scongiurare il continuo pregiudizio per la sicurezza degli utilizzatori ed il relativo ripristino a fine lavori.

- d) Lo scavo della galleria prevista con il Lotto 1+2 vede interessato questo territorio comunale. In considerazione della notevole quantità di materiale che deriverà dalla perforazione della galleria, si chiede di conoscere le modalità e quali saranno i luoghi designati allo smaltimento, considerato che lo stesso potrebbe risultare rifiuto speciale.
- e) Il progetto di velocizzazione della linea ferrata PA-CT prevede nel territorio comunale tratti in variante al vecchio tracciato che comporteranno un adeguamento della tratta a standard di velocità maggiori con il conseguente disuso e verosimile abbandono dei tratti tagliati fuori dal nuovo tracciato.

Considerato la tratta ferroviaria PA - CT è inserita in un contesto territoriale di pregio a forte vocazione agricola, si chiede che il progetto dell'opera preveda la riqualificazione dei tratti ferroviari che verranno lasciati in disuso dalle varianti di tracciato con l'opportuno smaltimento dei vecchi materiali e la possibilità di un coinvolgimento degli imprenditori agricoli locali in armonia con quanto previsto dalle linee guida del PNRR che prevede il rispetto del D.N.S.H. A tal fine, in considerazione del fatto che si tratterebbe di modestissime porzioni di superficie, si chiede che le stesse vengano lasciate in uso agli imprenditori agricoli confinanti al fine di ottenere un immediato ripristino del verde agricolo con conseguente rivalorizzazione territoriale.

- f) Nella considerazione che la stazione di Lercara Diramazione sarà realizzata nel territorio del comune di Castronovo di Sicilia, atteso che i lavori di realizzazione della stessa avranno

un notevole impatto sul territorio del comune suddetto, senza voler entrare nel merito campanilistico della questione, si ritiene che la stessa possa riportare il nome del comune ovvero “*Stazione di Castronovo di Sicilia*”.

Il Sindaco
(*Dott. Vito Sinatra*)

