



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8732] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Progetto “Ripristino Linea Caltagirone-Gela - Lotto 1 “Caltagirone –Niscemi”, concernente gli interventi di adeguamento, di ripristino e di consolidamento delle strutture e delle opere presenti lungo la linea ferroviaria esistente Caltagirone-Niscemi (Lotto 1)”.
Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\0000018 del 26/07/2022, acquisita al prot. MiTE-95209 del 01/08/2022, la Società RFI S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per progetto “Ripristino Linea Caltagirone-Gela - Lotto 1 “Caltagirone–Niscemi”, concernente gli interventi di adeguamento, di ripristino e di consolidamento delle strutture e delle opere presenti lungo la linea ferroviaria esistente Caltagirone-Niscemi (Lotto 1).”

A corredo dell’istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo”.

Il Proponente riferisce che il progetto è stato inserito negli interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il progetto proposto riguarda interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale della linea ferroviaria Caltagirone- Niscemi - Lotto 1 della linea Caltagirone-Gela e sono finalizzati alla riattivazione della circolazione sulla linea ferroviaria Lentini Diramazione – Gela, a singolo binario e non elettrificata, interrotta nel 2011 per un cedimento strutturale del viadotto situato in contrada “Discesa degli angeli” al km 326+645 nel Comune di Caltagirone.

Gli interventi in programma, localizzati nei Comuni di Caltagirone e Niscemi, tra le Province di Catania e Caltanissetta permetteranno di ripristinare i collegamenti tra la città di Gela, Caltagirone ed il resto della linea ferroviaria attualmente attiva (tratta Lentini D.-Caltagirone).

Si ricorda che il progetto di cui trattasi era già stato sottoposto da parte di codesta Società a valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 presso questa Amministrazione, conclusasi con comunicazione prot. MiTE-1822 del 10/01/2022, con la quale sulla base delle informazioni rese dalla Società, si è ritenuto che *“per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi”*.

Successivamente alla citata comunicazione, la Società proponente sottoponeva nuovamente all'esame di questo Dicastero, la valutazione senza tuttavia fornire elementi utili a modificare la precedente posizione assunta e, pertanto, questo Ufficio, con nota prot. MiTE 64540 del 23/05/2022, concludevano l'istruttoria ribadendo che *“Le informazioni, riportate nella vostra nota del 15/04/2022, confermano gli esiti istruttori di cui alla richiamata comunicazione prot. MATTM-1822 del 10/01/2022, in merito alla necessità per il progetto “Interventi di adeguamento, ripristino e consolidamento delle strutture e delle opere presenti lungo la linea ferroviaria esistente Caltagirone-Gela. Lotto 1 ‘Caltagirone-Niscemi’” dello svolgimento di una adeguata valutazione da parte di questa Autorità competente dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera proposta attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii”*

Con istanza del 26/07/2022, acquisita al prot. MiTE-95209 del 01/08/2022, oggetto della presente valutazione, la Società RFI evidenzia che *“nel corso di questi mesi, a seguito delle valutazioni effettuate con le sopra citate comunicazioni, sono state realizzate numerose azioni tese a superare le criticità evidenziate”*.

Nello specifico:

- L'area di stoccaggio all'interno del ZSC ITA050007 “Sughereta di Niscemi” è stata rimodulata e spostata all'esterno dell'area tutelata;
- Relativamente alla entità della movimentazione e gestione dei materiali da scavo, a valle dell'approfondimento progettuale eseguito il progetto prevede la produzione di circa 210722 mc di materiali di risulta che verranno gestiti come di seguito indicato:
 - circa 62.770 metri cubi di materiali provenienti da attività di scavo verranno riutilizzati in sito, in esclusione dal regime rifiuti ai sensi dell'art.24 del D.P.R. 120/2017 e art. 185 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i;
 - circa 88.529 mc di materiali provenienti da attività di scavo saranno gestiti nel regime rifiuti, ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, in considerazione degli esiti delle caratterizzazioni effettuate;
 - il 100% dei materiali provenienti da demolizione pari a 14.623 mc saranno gestiti nel regime rifiuti, ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
 - il 100% del ballast (pietrisco) pari a 44.800 mc verrà rimosso e sarà gestito in qualità di bene,

e pertanto non è stato necessario predisporre il Piano di Utilizzo delle terre ai sensi del DPR 120/2017 in quanto per gli interventi in questione non si prevede di gestire i materiali in qualità di sottoprodotto.

Inoltre, per ulteriori affinamenti progettuali afferenti alla cantierizzazione e finalizzati al migliore inserimento dell'opera nel territorio, anche l'area tecnica di cantiere ricadente all'interno dell'EUAP1131 "Riserva naturale orientata Sughereta di Niscemi" è stata rimodulata e spostata all'esterno dell'area tutelata.

Analisi e valutazioni

Come indicato dal Proponente, il progetto di ripristino della linea Caltagirone-Gela rientra nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete globale siciliana, avente l'obiettivo di:

- Incrementare gli standard di regolarità, puntualità e qualità;
- Potenziare il trasporto pubblico locale e regionale;
- Sviluppare i collegamenti a basso impatto ambientale tra Gela, la città di Caltagirone e la dorsale jonica;
- Migliorare la capacità e competitività del trasporto ferroviario e intermodalità ferro – gomma.

Tutta la linea ferroviaria sottoposta ad analisi, tra Caltagirone e Gela si sviluppa per poco più di 45 km; la tratta del Lotto 1 oggetto della presente valutazione tra Caltagirone e Niscemi si snoda per una lunghezza di 20,9 km.

Nella Fig. 1 è evidenziato con tratto rosso il tracciato della linea ferroviaria oggetto degli interventi



Fig. 1 – Inquadramento di progetto (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

Gli interventi previsti per il Lotto 1 consistono in:

- ammodernamento della stazione di Niscemi con interventi sia sulla linea dei binari che sulle banchine;
- interventi presso la stazione di Piano Carbone con demolizione del binario di precedenza e scambi, ripristino del binario principale e realizzazione di un Posto in Movimento, realizzazione di un piazzale in cui sorgeranno i nuovi fabbricati destinati alla gestione delle manovre del segnalamento ferroviario, realizzazione di viabilità di accesso;
- interventi di adeguamento alla vigente normativa sulla sicurezza di n.16 gallerie esistenti. Gli interventi in progetto includono la realizzazione di un contro-anello di spessore 0,2m in calcestruzzo armato, il rifacimento del sistema di impermeabilizzazione e drenaggio, la realizzazione di un marciapiede di esodo e il rifacimento dell'armamento;
- opportuni interventi di manutenzione straordinaria di ciascun imbocco delle gallerie che consentano la sistemazione delle scarpate con la rimozione della vegetazione incolta, la pulizia e lo svuotamento di tutti i fossi di guardia e delle canalette di raccolta delle acque. Per gli imbocchi che evidenziano l'assenza di muri d'ala longitudinali a protezione delle scarpate laterali, e in presenza di morfologie acclivi che possono comportare un significativo rischio di trasporto di materiale sulla sede, si prevedono diverse alternative progettuali: realizzazione di una galleria artificiale all'imbocco, realizzazione di un muro d'ala, sistemazione dei versanti (profilatura, inerbimento, ecc.), o realizzazione di un nuovo portale;
- verifica strutturale, eventuale ripristino e consolidamento delle opere d'arte minori sotto binario, inclusi sottovia, ponti, ponticelli e tombini;
- interventi di ripristino degli standard di sicurezza per i tratti in rilevato e per le opere di sostegno di sottoscarpa e controripa;
- armamento dell'intera tratta adottando una sezione tipologica che prevede l'impiego di armamento tradizionale su ballast, scartamento fissato a 1435mm in rettilineo e nelle curve con raggio $R \geq 275m$ e le traverse completamente ammorsate nella massicciata formata con pietrisco di specifica natura e pezzatura;
- adeguamento e sistemazioni tecnologiche degli impianti LFM, di Segnalamento e di Telecomunicazione.

Per la realizzazione delle opere in progetto sono previste le seguenti tipologie di cantieri:

- 1 cantiere base (CB) che fungerà da supporto logistico per tutte le attività relative alla costruzione delle opere in progetto.
- 3 cantieri operativi (CO) che fungeranno da supporto logistico.
- 2 cantieri (AR) funzionali alle attività relative all'armamento, all'elettrificazione e agli impianti tecnologici, destinati principalmente allo stoccaggio del materiale di armamento (pietrisco, traverse).
- 19 aree di stoccaggio (AS) per lo stoccaggio provvisorio del materiale utile alla realizzazione e alla sistemazione delle opere in progetto.
- 37 aree tecniche (AT) che fungeranno da supporto a tutte le lavorazioni

Con gli aggiornamenti progettuali oggetto della presente istanza tutte le aree di cantiere sono state localizzate esternamente all'area protetta "sughereta di Niscemi"; all'interno della suddetta area ricadono le sole lavorazioni sul sedime ferroviario esistente.

Il proponente ribadisce che il progetto si sviluppa sul tracciato ferroviario esistente tra la stazione di Caltagirone e la stazione di Niscemi, e che la linea, attualmente, non risulta in esercizio.

Nella Fig. 2 sono indicate le gallerie lungo il tracciato ferroviario oggetto degli interventi.

	Progressive	Progressive portale lato		Lunghezza (m)	Lotto di progettazione
	Distanza	Caltagirone	Gela		
Stazione di CALTAGIRONE	315+021,79				I (6.900m)
1 Artificiale S. Giacomo	8.590,00	315+544,58	315+826,58	282,00	
2 Madonna della Via		316+853,03	317+141,32	288,27	
3 Croce del Vicario		318+142,19	318+348,34	206,15	
4 Rangasile		319+369,92	319+554,92	185,00	
5 Romana I		320+910,27	321+097,27	187,00	
6 Romana II		321+254,87	321+441,87	187,00	
7 Passo Cristoforo		321+554,87	322+403,55	848,68	
8 Piano Carbone		322+779,35	322+962,58	183,23	
Stazione di PIANO CARBONE	323+611,79				
9 S. Nicola Noce	5.922,81	323+923,20	325+685,90	1762,70	
10 S. Nicola		325+932,25	326+366,85	434,60	
11 Pilieri 2a		326+938,50	327+168,90	230,40	
12 Pilieri 1a		327+398,24	328+195,94	797,70	
Stazione di VITUSO	329+534,60				
13 Stizza 2a	6.382,55	329+892,60	330+008,20	115,60	
14 Stizza 1a		330+456,88	331+236,54	779,66	
15 Buscemi		334+489,82	334+727,56	237,74	
16 Samperi la Niscemi		335+374,00	335+560,35	186,35	
Stazione di NISCEMI	335+917,15				

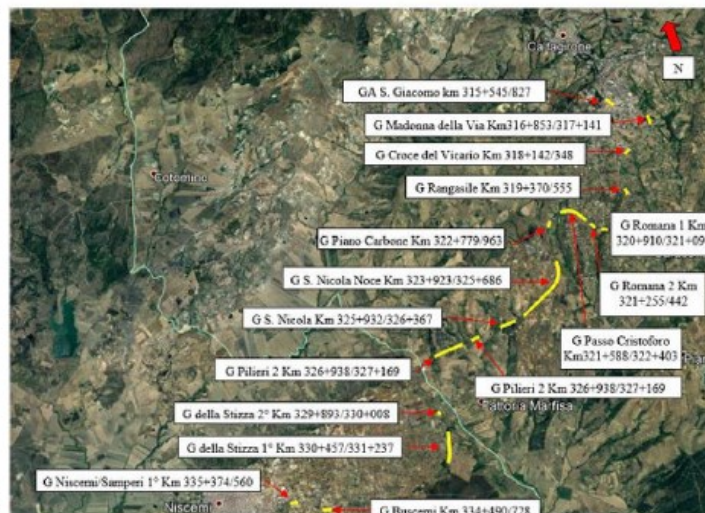


Fig. 2 – Gallerie oggetto degli interventi (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo "Iter autorizzativo del progetto proposto" il progetto dovrà essere sottoposto a:

- "Verifica preventiva dell'interesse archeologico" (D. Lgs. 50/2016 art. 25);
- "Autorizzazione paesaggistica semplificata" (D.P.R. 31/2017);
- "Vincolo idrogeologico" (R.D. n. 3267/1923).

Il progetto è stato già sottoposto a Valutazione di incidenza Ambientale (D.P.R. 357/1997). Regione Siciliana – Assessorato Regionale dell'Agricoltura, dello sviluppo Rurale e della pesca mediterranea, in qualità di Ente Consultivo, con nota prot. n. 15442 del 22/02/2022 ha rilasciato parere favorevole, con condizioni e prescrizioni. Il Comune di Niscemi, in qualità di Ente Competente ha rilasciato Nulla Osta Ambientale n.1 del 24/03/2022, confermando le condizioni e prescrizioni del parere della Regione Siciliana

Con riferimento al punto 8 della "Lista di controllo", "Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riferisce che:

- al punto 1) -"Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi"- Il tracciato ferroviario interessato dal progetto di ripristino interferisce con la Fascia di protezione di fiumi, vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs. 42/04, in corrispondenza dell'attraversamento dei fiumi Saracena, Terrana e Rancasile nel territorio comunale di Caltagirone, e con l'Area di

protezione del Lago di Caldonazzo, vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. b del D.Lgs 42/04. Gli interventi non interferiscono con zone umide di importanza internazionale – Ramsar; l'area più prossima è “Biviere di Gela” e dista circa 15 km dall'area di progetto;

- al punto 3) -“Zone montuose e forestali”- Il tracciato ferroviario oggetto degli interventi in progetto è prossimo e in taluni casi interferente con aree sottoposte al vincolo di cui all'art. 142, comma 1, lett. g) del D.lgs. 42/04 “Territori ricoperti da boschi o sottoposti a vincolo di rimboschimento”;
- al punto 4) –“Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, il tracciato ferroviario è prossimo e già interferente, in maniera limitata, con:
 - il vincolo di cui all'art. 142, comma 1, lettera f) del D.lgs. 42/04 “Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché territori di protezione esterna dei parchi”;
 - la ZSC ITA050007 “Sughereta di Niscemi” afferente alla Rete Natura 2000;
 - il sito protetto EUAP1131 “Riserva naturale orientata Sughereta di Niscemi”.

Nelle Figure 3, 4 e 5 si evidenzia il tracciato ferroviario (indicato con linea di colore “rosso”) rispetto alle aree tutelate e protette, indicate rispettivamente nel Piano Paesaggistico di Catania – Beni paesaggistici, nel Piano Paesaggistico di Caltanissetta – Beni paesaggistici e nella mappatura dei siti della Rete Natura 2000 riportata nel Geoportale Nazionale.

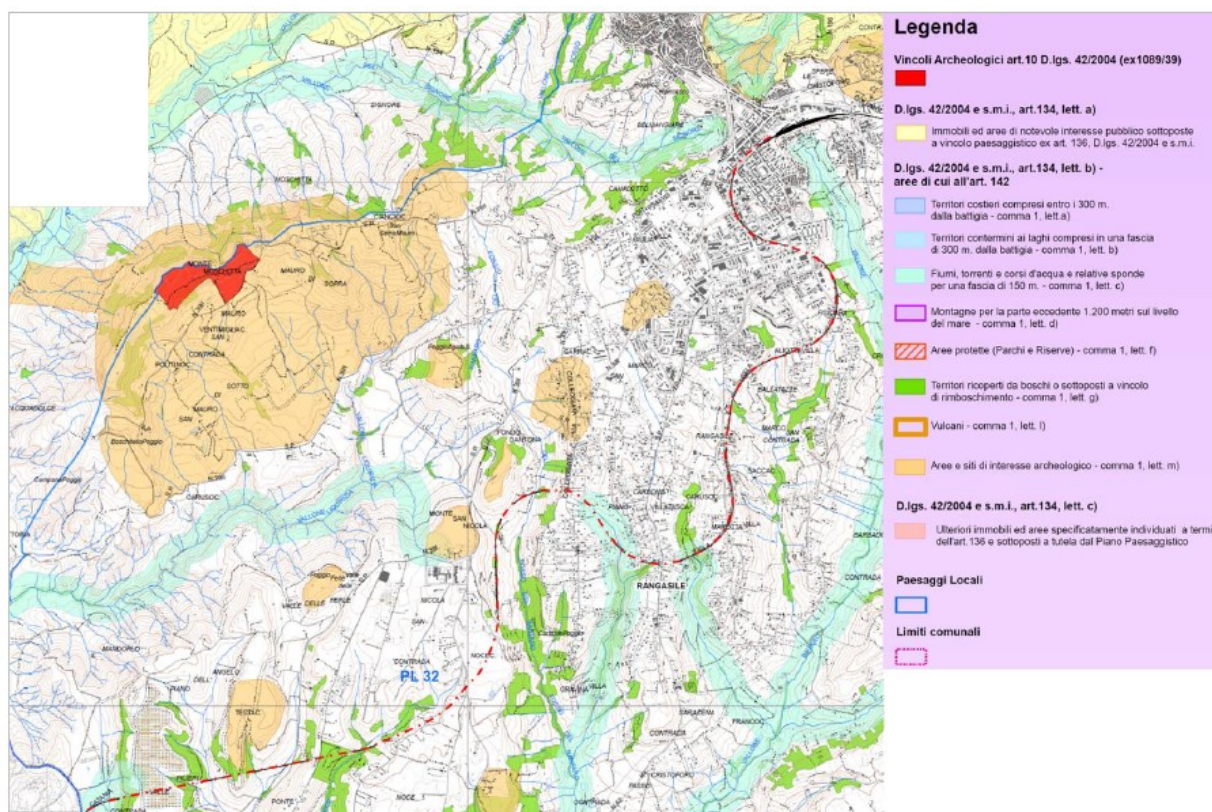


Fig. 3 – Stralcio del Piano Paesaggistico di Catania – Beni paesaggistici (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

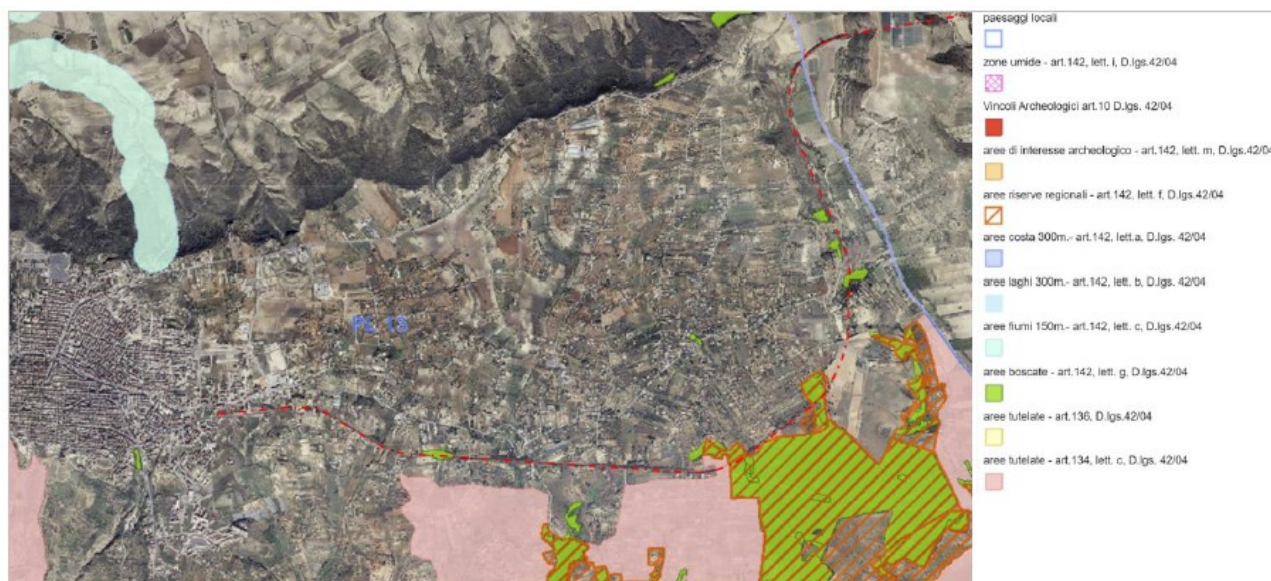


Fig. 4 – Stralcio del Piano Paesaggistico di Caltanissetta – Beni paesaggistici (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

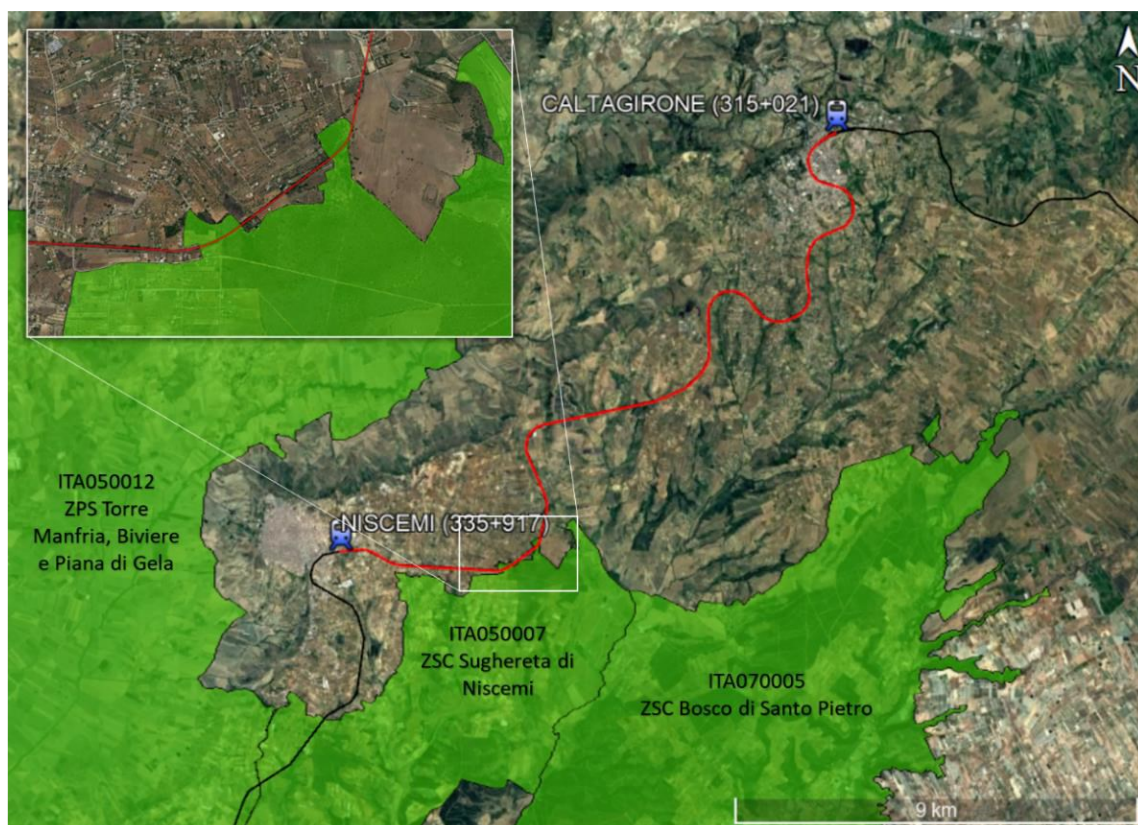


Fig. 5 – Stralcio della mappatura dei siti afferenti alla Rete Natura 2000, con indicazione del tracciato ferroviario di interesse evidenziato in rosso (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

- al punto 6) –“Zone a forte densità demografica” Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in zone ad alta densità abitativa in quanto attraversa aree prevalentemente agricole; la linea ferroviaria interessa i centri abitati di Caltagirone e, limitatamente, di Niscemi;
- al punto 7) –“ Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”- Il tracciato ferroviario è prossimo e in taluni casi interferente con un’area tutelata ai sensi dell’art. 134, comma 1, lettera c) “Ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell’articolo 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156” del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.;
- al punto 9) “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in aree indicate contaminate;
- al punto 10) “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” Il tracciato ferroviario oggetto di intervento ricade in un’estesa area sottoposta a vincolo idrogeologico (Fig. 6), per la quasi totalità ubicata entro il territorio comunale di Caltagirone.



Fig. 6 – Sovrapposizione del tracciato oggetto di studio (in rosso) con la Carta del vincolo idrogeologico (Fonte: All. 9 alla Lista di Controllo *Analisi territoriale e vincolistica*)

- al punto 11) “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” il Proponente afferma che il Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico - Bacino idrografico Acate Dirillo, per tutte le aree in esame, non evidenzia alcun fenomeno di dissesto.
- al punto 12) “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 2, secondo quanto definito con Deliberazione di Giunta Regionale n. 408 del 19/12/2003.

La realizzazione degli interventi di adeguamento, ripristino e verifica strutturale della linea ferroviaria tra Caltagirone e Niscemi avverrà in corrispondenza del tracciato ferroviario ed interesserà sia la sistemazione della linea ferrata vera e propria, con interventi sull'area di sedime, sia le aree immediatamente a ridosso, con la messa in sicurezza e delle gallerie, e delle opere di sostegno afferenti alla ferrovia. Allo scopo, come indicato dal Proponente, dovrà essere realizzata e/o migliorata la viabilità di accesso ai vari cantieri che verranno aperti sul tracciato e alla stazione di Piano Carbone.

Il progetto prevede l'utilizzo di risorse naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici che saranno ripristinate allo stato ex ante operam al termine delle lavorazioni.

L'esercizio del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.

Il progetto, nella sola fase di cantiere, prevede la movimentazione e il trasporto di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri che da valutazioni progettuali risultano di lieve entità.

Il Proponente afferma che non prevede che gli interventi di ripristino della linea ferroviaria esistente Caltagirone-Gela – Lotto 1 Caltagirone-Niscemi producano alcun effetto significativo per la salute umana e l'ambiente. In ogni caso esaminate e valutate tutte le criticità derivanti da ciascuna singola lavorazione ed attività prevista, nonché i rischi che queste potrebbero comportare, verrà redatto il Piano di Sicurezza e Coordinamento all'interno del quale verranno definite le misure di sicurezza da adottare in fase di cantiere, per ridurre la diffusione di polveri connessa alla movimentazione e al trasporto di materiali, tra cui la bagnatura delle aree.

Secondo quanto indicato dal Proponente realizzazione degli interventi comporterà la produzione di circa 210.772 mc di materiali, per la maggior parte derivanti da scavi di rilevati e trincee. Tali materiali verranno in parte, (62.770 mc di materiali provenienti da attività di scavo) riutilizzati in sito, in esclusione dal regime rifiuti ai sensi dell'art.24 del D.P.R. 120/2017 e art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in parte(88.529 mc di materiali provenienti da attività di scavo), saranno gestiti in regime rifiuti, ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i., la parte di materiali provenienti da demolizione (14.623 mc) verrà gestita in regime rifiuti, ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i, e il pietrisco (o ballast) stimato in 44.800 mc verrà gestito in regime di bene.

Nel corso delle attività vi saranno emissioni di gas e polveri in atmosfera limitate nel tempo e legate alla fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere.

Il Proponente afferma che per il progetto non sono previsti né scarichi in ambiente né l'impiego di particolari sostanze pericolose per le quali si potrebbe verificare uno sversamento accidentale; al fine di minimizzare il rischio di impatti significativi sulle matrici ambientali, durante le attività di cantiere verranno adottate adeguate procedure operative per ottimizzare la gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti, oltre che per prevenire lo sversamento potenziale di olii ed idrocarburi e, in generale, il rilascio di inquinanti al suolo e nelle acque superficiali e sotterranee.

Con riferimento alle interferenze delle opere in progetto con aree di valore ecologico, paesaggistico e storico-culturale, la Società proponente evidenzia che il tracciato ferroviario esistente, interferisce con aree sottoposte a vincoli paesaggistici (D.lgs. 42/04).

Inoltre il tracciato ferroviario è prossimo e già interferente, in maniera limitata, con le aree protette ZSC ITA050007 “Sughereta di Niscemi” afferente alla Rete Natura 2000 e EUAP1131 “Riserva naturale orientata Sughereta di Niscemi”.

Il Proponente afferma che tenuto conto del fatto che gli interventi in progetto sono finalizzati a ripristinare un tracciato ferroviario esistente e consistono essenzialmente in interventi di verifica strutturale e adeguamento delle opere già presenti lungo la linea ferroviaria, gli stessi non producono effetti ambientali significativi dal punto di vista paesaggistico; per gli interventi ricadenti in vincolo è stata redatta la relazione paesaggistica semplificata finalizzata al rilascio dell’Autorizzazione.

Relativamente alla limitata interferenza del tracciato esistente interessato dalle opere di ripristino con la ZSC e l’EUAP citate, l’ingombro dell’opera e degli spazi preposti alle lavorazioni non comportano sottrazione diretta di habitat di interesse comunitario in quanto le lavorazioni sono localizzate nei limiti del sedime ferroviario già esistente. Inoltre è stata redatta relazione di screening di Incidenza Ambientale ai sensi del D.P.R. 357/1997, al fine di accertare la significatività dell’incidenza che gli interventi in progetto possono avere su tali siti, ed è stato rilasciato nulla osta dall’ente competente in data 24/03/2022.

Il tracciato della linea ferroviaria, nel tratto Caltagirone – Niscemi, non si sviluppa in adiacenza ad una viabilità principale. Le aree di lavoro per il progetto di ripristino della tratta Caltagirone – Niscemi risultano accessibili tramite l’impiego di viabilità secondarie o locali che a loro volta si collegano con la viabilità principale (SP39i). Localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente (eventualmente con piazzole di incrocio mezzi) per consentire l’accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria.

Il tratto ferroviario Caltagirone–Niscemi esistente, oggetto del progetto di ripristino, si inserisce in un contesto prevalentemente agricolo, di bassa fruizione pubblica.

Con riferimento alla localizzazione del progetto in aree soggette criticità geomorfologiche, la Società RFI S.p.A. afferma che le aree a ridosso del tracciato sono caratterizzate da un assetto stabile ed appaiono poco interessate da elementi idrografici superficiali. L’analisi del Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico - Bacino idrografico Acate Dirillo, per tutte le aree in esame, non evidenzia alcun fenomeno di dissesto.

In ogni caso la definizione degli interventi di ripristino in progetto è stata preceduta dall’esecuzione di calcoli di verifica strutturale e/o funzionale delle strutture e delle opere presenti lungo la linea. Si prevedono opportuni interventi di manutenzione straordinaria di ciascun imbocco delle gallerie, nonché attività di ripristino e consolidamento delle opere d’arte minori sotto binario, dei tratti in rilevato e delle opere di sostegno di sottoscarpa e controripa.

Il progetto include anche il rifacimento di 2 scatolari che non modificano i livelli idrici rispetto alla configurazione ante-operam.

Considerazioni e conclusioni

La Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di Ripristino della Linea Caltagirone-Gela - Lotto 1 "Caltagirone – Niscemi", concernente gli interventi di adeguamento, di ripristino e di consolidamento delle strutture e delle opere presenti lungo la linea ferroviaria esistente Caltagirone- Niscemi (Lotto 1)"

Gli interventi sono finalizzati alla riattivazione della circolazione sulla linea ferroviaria Lentini Diramazione. – Gela, a singolo binario e non elettrificata, interrotta nel 2011 per un cedimento strutturale del viadotto situato in contrada "Discesa degli angeli" al km 326+645 nel Comune di Caltagirone. Gli interventi in progetto permetteranno di ripristinare i collegamenti tra la città di Gela, Caltagirone ed il resto della linea ferroviaria attualmente attiva (tratta Lentini D.-Caltagirone).

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e negli allegati, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione delle terre e rocce da scavo, il proponente dovrà dare corso a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

