



*Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V - PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO:[ID: 9492] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9-bis del D. Lgs. 152/2006. Progetto Collegamento all'aeroporto di Trapani Birgi - realizzazione Nuova Fermata.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot.RFI-NEMI.DIN.DISC.PSO\PEC\P\2023\0000068 del 20/01/2023, acquisita al prot. MiTE-16782 del 6/02/2023, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 bis, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di fattibilità tecnico economica "Collegamento all'aeroporto di Trapani Birgi - realizzazione Nuova Fermata", localizzato nel Comune di Misiliscemi, nella Città Metropolitana di Trapani.

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", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Oggetto dell'istanza presentata è la realizzazione di una nuova fermata lungo la linea ferroviaria esistente, a singolo binario, Trapani-Castelvetrano, in corrispondenza dell'Aeroporto di Trapani Birgi Vincenzo Florio. La Nuova fermata sarà completa di banchina lunga 150 m, scale e ascensori inseriti nel corpo del Fabbricato Viaggiatori, locali tecnici e di un'area di attesa. Il Progetto è inserito nel PNRR, con codice n.0395.

L'intervento in valutazione si configura come una modifica di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità degli interventi è sopperire alla mancanza di un collegamento diretto fra l'aeroporto e la rete ferroviaria nazionale.

La strategicità dell'intervento proposto dal Governo Regionale ed inserito nel PNRR è determinata dalla richiesta del potenziamento dell'intermodalità tra servizi ferroviario ed aereo. La Regione ha evidenziato la stretta correlazione di tale opera con gli attuali investimenti messi in campo da RFI nel bacino Trapanese, con particolare riferimento agli interventi di riapertura della tratta Alcamo Dir. - Trapani Via Milo ed alla relativa elettrificazione, finalizzata ad una velocizzazione del collegamento tra bacino trapanese e la Città Metropolitana di Palermo.

Analisi e valutazioni

L'area di intervento è ubicata sulla costa occidentale della Sicilia, al confine tra i territori comunali di Marsala e Trapani, nel nuovo Comune di Misiliscemi istituito con Legge Regionale n.3 del 10 febbraio 2021, lungo la ferrovia esistente Trapani-Castelvetrano ed in prossimità dell'Aeroporto di Trapani Birgi Vincenzo Florio. Come indicato nella "Relazione generale" allegata alla Lista di Controllo, la nuova fermata verrà realizzata tra le attuali stazioni di Marausa e di Mozia-Birgi.



Figura 1: Localizzazione dell'area di intervento con dettaglio della nuova fermata. Fonte "Relazione generale" allegata alla Lista di controllo.

Da quanto dichiarato dal Proponente nella "Relazione urbanistica" allegata alla Lista di controllo, nessun bene di tipo paesaggistico tutelato ai sensi del D.Lgs.42/2004 viene interessato dalle opere in progetto, così come nessuna area protetta o appartenente alla Rete Natura 2000. L'area tutelata più vicina è la ZPS ITA010028 "Stagnone di Marsala e Saline di Trapani - area marina e terrestre", il cui perimetro esterno dista 3 km dall'area di intervento. Il Proponente dichiara anche che il sito non ricade in area soggetta a vincolo idrogeologico.

La Società RFI S.p.A., inoltre, afferma che, in relazione al Piano Territoriale Paesistico Regionale, il comune in cui ricade l'intervento in progetto ricade nell'Ambito 2 – Area della Pianura Costiera occidentale, mentre in merito al Piano paesaggistico d'ambito della Provincia di Trapani, l'area di progetto ricade nel Paesaggio Locale 2 "Saline di Trapani e Paceco". Il paesaggio in questione è di tipo agrario, caratterizzato da vigneti e colture erbacee. Il Proponente segnala la presenza nella carta delle componenti del paesaggio di un bene puntuale prossimo all'intervento, ma non interferito: la Masseria Torre Chinisia.

In conclusione, l'intervento di progetto non interessa aree sulle quali vi sia efficacia di un livello di tutela afferente ai regimi normativi sopra citati, né interferisce con aree tutelate o vincolate.

Da quanto dichiarato nella Lista di Controllo, il **progetto** prevede:

- una **NUOVA FERMATA** in corrispondenza di un tratto della linea ferroviaria esistente, a singolo binario, Trapani-Castelvetrano. Alla fermata, dotata di banchina lunga 150 m, si accederà attraverso scale e ascensori inseriti nel corpo del Fabbricato Viaggiatori, dove è previsto l'inserimento di locali tecnici e di un'area di attesa;
- **AREA DI PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO**, accessibile dalla SP21, dei bus navetta e taxi, che, senza soluzione di continuità della copertura, conduce al percorso pedonale, anch'esso coperto e che collega la fermata ferroviaria all'aeroporto.
- **VIABILITÀ STRADALE E PEDONALE** che dalla nuova fermata conduce all'aerostazione, con connesse aree a verde a corredo dell'intervento. Il percorso pedonale, in affiancamento al percorso stradale dedicato ai mezzi di trasporto collettivi, sottoattraversa la viabilità esistente SP21 ed è dotato di aree di sosta intermedie ("oasi"). Attraverso una intersezione a raso in corrispondenza della viabilità provinciale, si accede al piazzale ombreggiato di interscambio modale con percorsi pedonali, dotato di circa 50 posti auto, area di sosta breve e kiss&ride, e congiunto alla fermata attraverso un connettivo esterno pedonale pavimentato;
- **REGOLARIZZAZIONE ALTIMETRICA DEL TRACCIATO** per un tratto di circa 700 m al fine di poter inserire la fermata nel tratto di linea esistente.

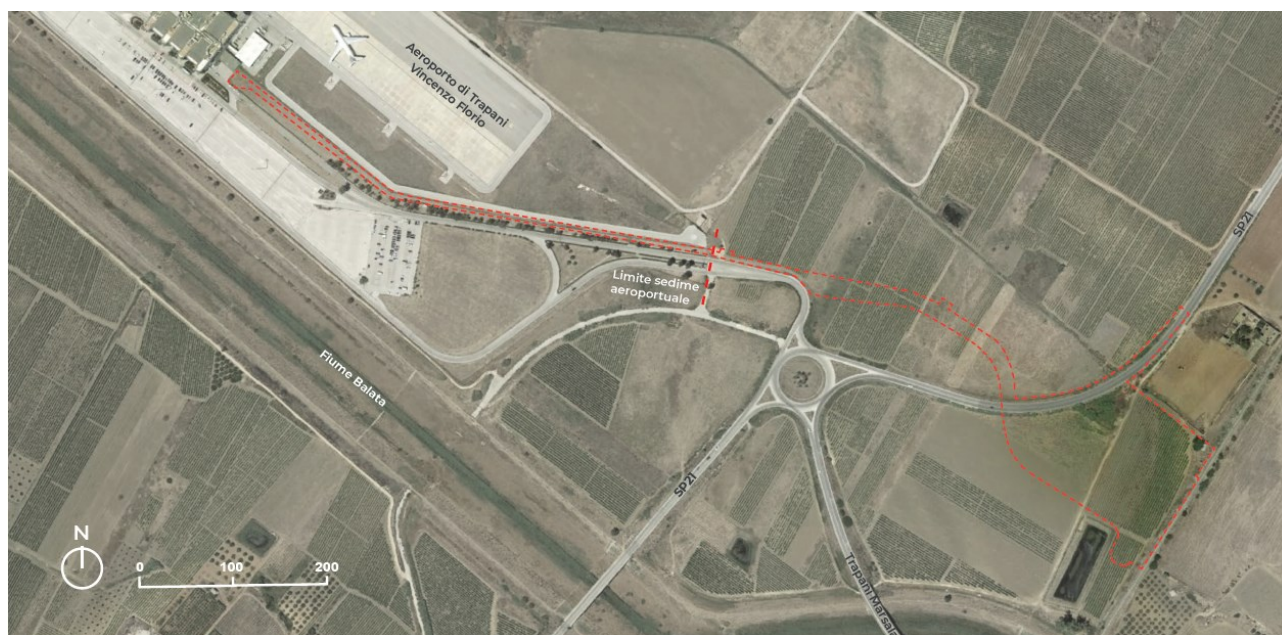


Figura 2: Planimetria generale dell'area di intervento. Situazione ante operam; in rosso le aree di progetto. Fonte "Book soluzioni architettoniche" allegato alla Lista di controllo.

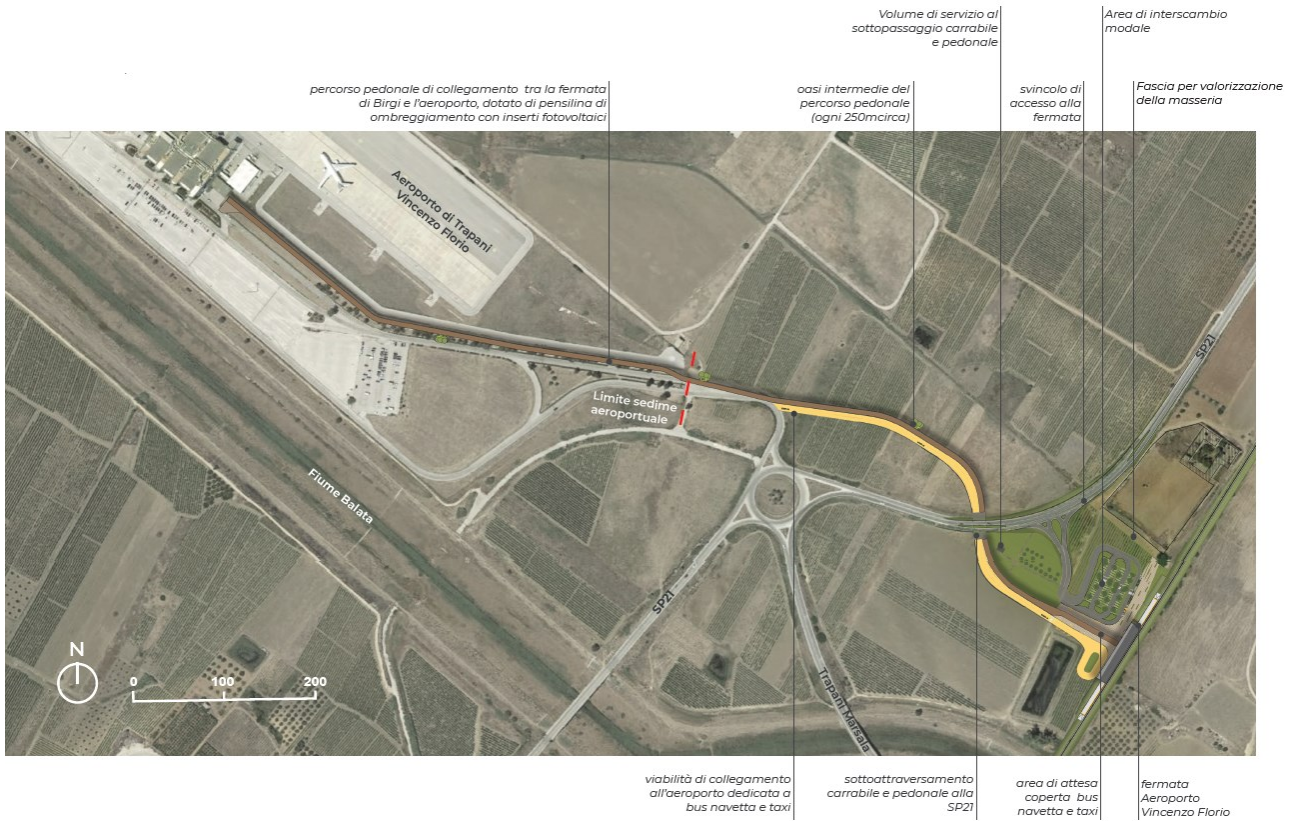


Figura 3: Planimetria generale dell'area di intervento. Situazione post operam. Fonte "Book soluzioni architettoniche" allegato alla Lista di controllo.

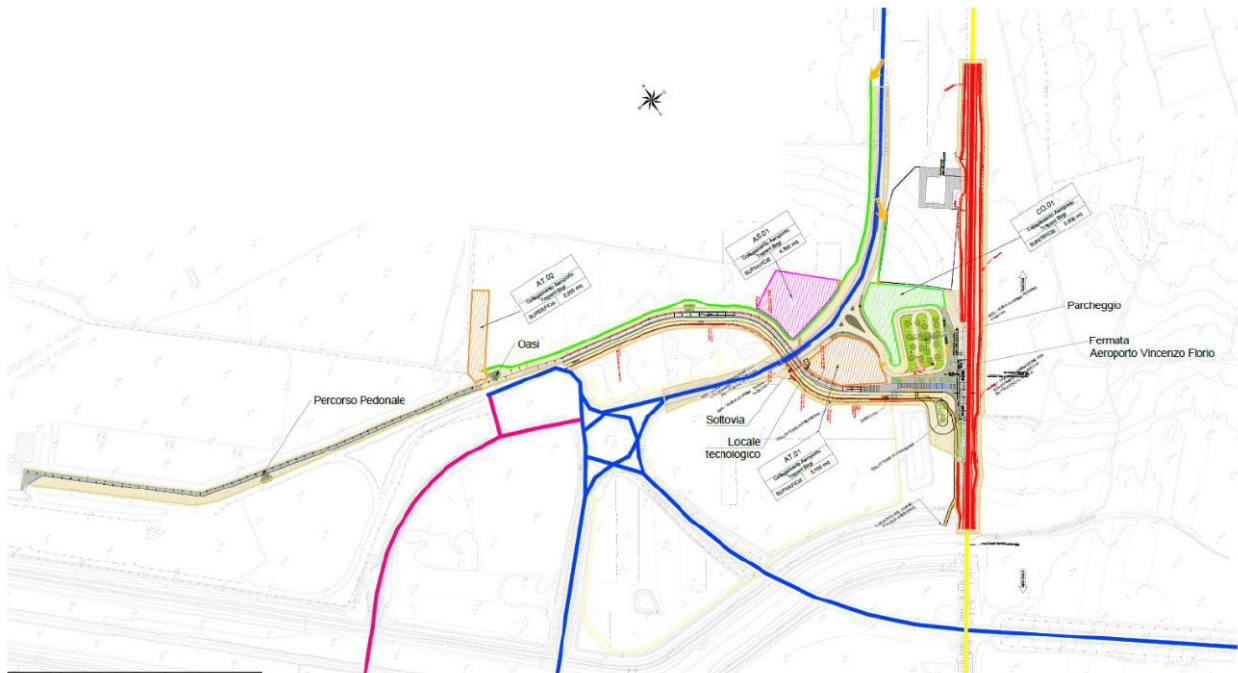


Figura 4: Planimetria di progetto. Fonte " Aspetti ambientali della cantierizzazione " allegato alla Lista di controllo.

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nel documento “Aspetti ambientali della cantierizzazione” allegata alla Lista di controllo, la Società afferma che è prevista la predisposizione di diverse aree:

- Area di stoccaggio (AS-01): necessaria allo stoccaggio dei materiali; è ripartita in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo;
- Cantiere Operativo (CO-01): contiene essenzialmente gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere;
- Aree Tecniche (AT-01 e AT-02): due aree diverse, funzionali in particolare alla realizzazione di specifiche opere d’arte;
- Cantiere Armamento (AR-01): contiene gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di armamento.

Le aree di cantiere AS-01, CO.01, AT.01 e AT.02 sono localizzate all’interno di terreni agricoli; l’area di cantiere AR-01 è localizzata interamente all’interno del sedime ferroviario. La durata stimata dei lavori è di 510 giorni.

ID	Tipologia	Comune (Provincia)	Superficie
AS-01	Area di stoccaggio	Misiliscemi (TP)	Circa 4.300 mq
CO-01	Cantiere Operativo	Misiliscemi (TP)	Circa 3.600 mq
AT-01	Area Tecnica	Misiliscemi (TP)	Circa 3.700 mq
AT-02	Area Tecnica	Misiliscemi (TP)	Circa 2.200 mq
AR-01	Cantiere Armamento	Marsala (TP)	Circa 2.000 mq

Figura 5: Tabella riassuntiva delle aree di cantiere. Fonte "Aspetti ambientali della cantierizzazione" allegato alla Lista di controllo.

Il Proponente sottolinea come il progetto non interferisca con aree sensibili e sia stato studiato architettonicamente per essere integrato nel contesto territoriale e paesaggistico entro il quale si inserisce. Il fabbricato viaggiatori della nuova fermata “Aeroporto Vincenzo Florio” sarà delimitato planimetricamente da elementi di recinzione vetrati e dal rilevato inerbato dell’opera ferroviaria. La fermata e le sue aree esterne sono progettate in maniera pienamente rispondente ai criteri ambientali minimi e si propongono di ridurre al minimo l’impatto sull’ambiente circostante attraverso la riduzione dei consumi energetici con produzione di energia da fotovoltaico, la massimizzazione delle superfici permeabili dei suoli, l’incremento del verde presente nell’area e la raccolta di acque piovane ai fini irrigui.

Con riferimento alla **gestione dei materiali**, nel documento “Piano di gestione dei materiali di risulta” allegato alla Lista di controllo, la Società RFI S.p.A. specifica che la realizzazione delle opere previste determina complessivamente la produzione di 59.991 mc di materiali di risulta. Tali volumetrie sono riconducibili alle terre e rocce da scavo e al pietrisco ferroviario in tolto d’opera (ballast), a cui si sommano n.910 traverse in calcestruzzo armato precompresso.

In particolare, in riferimento ai materiali terrigeni, sulla base dei risultati ottenuti a seguito delle indagini di caratterizzazione ambientale svolte in fase progettuale, delle caratteristiche geotecniche e dei fabbisogni di progetto che ammontano a 16.185 mc, gli interventi necessari alla realizzazione della fermata di Trapani Birgi saranno caratterizzati dai seguenti flussi di materiale:

- 9.947 m³ (in banco) di materiali gestiti come sottoprodotti ai sensi del D.P.R. 120/2017;
- 50.044 m³ (in banco) di materiali gestiti in regime di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

La Società sottolinea che in fase di esecuzione lavori l'Appaltatore è il produttore dei rifiuti e come tale a lui spetta tanto la corretta attribuzione del codice CER quanto la corretta gestione degli stessi.

Ad ogni modo, sono stati individuati 5 impianti di recupero, ad una distanza massima di 52 km dall'area di progetto, e 5 impianti di smaltimento di rifiuti inerti e non pericolosi ad una distanza compresa tra i 95 e i 175 km. Per quanto riguarda l'approvvigionamento, invece, sono stati censiti 5 siti ad una distanza compresa tra i 21 e i 130 km.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'opera in progetto ricade nelle categorie:

- "Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)" poiché l'area ricade in Zona 2;
- "Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù" in quanto l'intervento interferisce con la fascia di rispetto aeroportuale.

In merito al punto "9. **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**" della Lista di controllo, il Proponente dichiara che la costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato, ma sottolinea che l'intervento è stato studiato architettonicamente per essere integrato nel contesto territoriale e paesaggistico entro il quale si inserisce e che la fermata e le sue aree esterne sono pienamente rispondente ai criteri ambientali minimi. Pertanto, la Società afferma che gli interventi in questione non produrranno effetti significativi per quanto concerne la modifica fisica dell'ambiente interessato.

L'utilizzo di risorse naturali durante la fase di cantiere sarà solo temporaneo e le superfici utilizzate saranno ripristinate al termine dei lavori. La Società afferma che il progetto in questione non produrrà effetti ambientali significativi grazie al tipo di materiali utilizzati, che saranno approvvigionati dai siti più prossimi alle aree di lavoro. Inoltre, come già precedentemente descritto, la fermata e le sue aree esterne sono progettate con lo scopo di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente circostante attraverso il contenimento dei consumi energetici con produzione di energia da fotovoltaico, la massimizzazione delle superfici permeabili dei suoli, l'incremento del verde presente nell'area e la raccolta di acque piovane ai fini irrigui.

In merito alle emissioni di inquinanti in atmosfera, RFI S.p.A. dichiara che tali emissioni sono principalmente legate alla temporanea fase di cantiere, durante il quale, ad ogni modo, saranno adottate misure di mitigazione. Per quanto riguarda le emissioni acustiche, invece, anch'esse saranno limitate alla sola fase di cantiere e, essendo un ambito agricolo, non sono presenti ricettori. In più, in fase di esercizio non cambierà il numero e tipologia di treni che percorrono la tratta, ma questi, in caso di sosta alla nuova fermata, ridurranno la velocità e con essa le emissioni acustiche.

Diversamente, in merito ai rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua, il Proponente illustra che i dati piezometrici puntuali attualmente a disposizione, mostrano che la stazione non

interferirà con la falda idrica, mentre il sottopasso stradale/pedonale interagirà con la stessa. Tuttavia, in riferimento al corpo stazione, è verosimile sostenere che le oscillazioni stagionali del livello di falda possano determinare un sollevamento della piezometrica tale da interagire con la costruenda struttura. A soluzione di ciò, durante la fase esecutiva l'interferenza con la falda sarà risolta con la realizzazione di un tappo di fondo in jet-grouting e diaframmi in c.a. a tenuta, mentre in termini di variazione del livello della falda l'inserimento del sottovia non determinerà impatti significativi in quanto:

- lo sviluppo è pressoché parallelo alle linee di flusso;
- l'opera ha una ridotta estensione;
- la presenza di terreni altamente permeabili alla base dell'opera determina che il deflusso sotterraneo principale avvenga al disotto della stessa.

Come precedentemente illustrato, l'area di progetto non è ricompresa in aree tutelate. Ad ogni modo, la Società sottolinea come siano state previste tutte le misure necessarie al fine di evitare sversamenti in ambiente in fase di cantiere. Durante la fase di esercizio, invece, le acque piovane verranno trattate prima di essere convogliate nell'affluente del Fiume Balata con una tubazione in pressione. Inoltre, per diminuire l'interferenza visiva con la Masseria Torre Chinisia, è prevista una fascia verde posta tra il perimetro di pertinenza del bene e l'area di parcheggio con la finalità di creare una barriera visiva.

Infine, al fine di ridurre il consumo di suolo non antropizzato, è stato scelto di addossare il fabbricato viaggiatori al terrapieno ferroviario. L'area del parcheggio è stata progettata come un'area verde e permeabile ove si prevedono alberature a forte connotazione mediterranea, compatibili con la vicina aerostazione e poco soggetti alla nidificazione dei volatili. Inoltre, si prevede il ripristino e la conservazione delle colture esistenti sul lotto.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, considerando che il progetto si inserisce all'interno degli obiettivi strategici previsti dal PNRR, tenuto conto che le opere previste si inseriscono in un contesto ambientale privo di vincoli o aree e beni tutelati, in una zona già fortemente influenzata dalla presenza dell'aeroporto e considerando che, ad ogni modo, la Società Proponente ha provveduto a inserire nel progetto misure di prevenzione dall'inquinamento e di mitigazione degli impatti ambientali in fase di cantiere ed esercizio dell'opera, 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.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione 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

