



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

* * *

Parere n. 697 del 17 marzo 2023

<p>Progetto:</p>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Itinerario Napoli-Bari</i> <i>Raddoppio della tratta ferroviaria Apice – Orsara</i> <i>I lotto: Apice Hirpinia</i></p> <p><i>IDVIP 9225</i></p>
-------------------------	---

Proponente:	<i>Rete ferroviaria italiana S.p.A.</i>
--------------------	--

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs. del 3 aprile 2006, n.152, recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare l’art. 8 e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 ;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Dlgs 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il D.lgs 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Dlgs 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

VISTE:

- la Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e in particolare:
 - **l'art. 1, comma 1**, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
 - **l'art. 1, comma 3**, che dispone che gli interventi da realizzarsi sull'area di sedime dell'Itinerario ferroviario Napoli – Bari, nonché quelli strettamente connessi all'opera, sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità, configurando, tale disposizione, una dichiarazione di pubblica utilità ex lege;
- la Legge 26 febbraio 2016, n. 21 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, e in particolare l'art. 7 comma 3 che ha prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo, del D.L. 133/2014 convertito con modificazioni dalla L. 164/2014 relativo all'incarico del Commissario;
- la Legge 27 dicembre 2017, n. 205, e in particolare il comma 1 che ha prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo, del D.L. 133/2014 convertito con modificazioni dalla L. 164/2014 relativo all'incarico del Commissario;

PREMESSO che:

- la Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito Proponente) con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIS.NE\603 del 28/11/2022 ha presentato, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, domanda per l'avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto "*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia -*";
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MiTE-153396 in data 6/12/2022;
- la Divisione con nota prot.n. MiTE-164786 in data 29/12/2022, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA-10372 in data 29/12/2022 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento "*Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia*";
- con la medesima nota è stata individuato il gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera "PNRR e LINEARI"

RILEVATO che per il progetto in questione:

- L'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che

- individuava, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito dei «Corridoi ferroviari», l'infrastruttura «Asse ferroviario Napoli - Bari - Taranto»;
- con il Parere n. 628 del 04/02/2011, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare dell'intera tratta ferroviaria "Apice-Orsara";
 - con la Delibera n. 62 del 3/08/2011 il CIPE ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 4 - Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto", l'intervento "Raddoppio in variante Apice-Orsara";
 - con l'Ordinanza del Commissario n. 27 del 1/12/2016, veniva disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera Assi Ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina. - "Raddoppio tratta Apice-Orsara", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
 - con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2018-0000076 del 19/02/2018, preso atto del parere CTVA/2641 del 9/02/2018, è stata comunicata l'avvenuta verifica del Piano di Utilizzo dei materiali di scavo redatto ai sensi del D.P.R. 120/2017 del progetto definitivo "Raddoppio tratta Apice-Orsara". Progetto Definitivo "Apice-Hirpinia" con la richiesta di inviare al MATTM il Piano "in fase di progettazione esecutiva e comunque almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori, corredato del parere dell'Istituto Superiore di Sanità di cui all'Allegato 4 del D.P.R. 207/2017 e aggiornato con gli elementi di approfondimento di cui alle 4 condizioni dettate nel citato parere n. 2641 del 9/02/2018";
 - con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2018-0000088 del 22/02/2018, preso atto del parere CTVA/2649 del 16/02/2018, è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo "Raddoppio tratta Apice-Orsara". Progetto Definitivo "Apice-Hirpinia" al progetto preliminare oggetto dell'Ordinanza Commissariale n. 27 del 01/12/2016;
 - con l'Ordinanza del Commissario n. 35 del 5/05/2018, acquisito il parere CTVA/2649 del 16/02/2018 della Commissione, veniva disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo dell'opera "Asse Ferroviario Napoli-Bari Raddoppio tratta Apice - Orsara 1° Lotto funzionale Apice – Hirpinia" anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
 - con il Parere n. 3178 del 15/11/2019, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo "Raddoppio della tratta ferroviaria Apice-Orsara. Progetto definitivo del II lotto Hirpinia-Orsara e Piano di Utilizzo terre";
 - con parere n. 29 del 30/11/2020, è stato espresso parere che, in merito agli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169, del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., perchè la proposta di variante relativa all'intervento "Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia - Varianti in recepimento delle prescrizioni di cui ai nn. 29, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 49 dell'Ordinanza del Commissario n. 35/2018", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

- con parere n. 30 del 30/11/2020 è stata conclusa la procedura di verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. sul progetto esecutivo dell'intervento "Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice Hirpinia" ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 per la quale sussiste una sostanziale coerenza del "Progetto Esecutivo "Asse ferroviario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto funzionale Apice - Hirpinia." con il progetto definitivo come approvato con l'Ordinanza del Commissario n. 35 del 5/05/2018; ed è verificata l'ottemperanza alle prescrizioni dell'Ordinanza del Commissario n.35 del 05/05/2018 di approvazione del Progetto Definitivo.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alla variante n. 21 relativa "Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia ", così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. nota prot.n. MiTE-164786 in data 29/12/2022:
 - ✓ VARIANTE 21 - Analisi ambientale comparativa tra Progetto Esecutivo e Progetto Esecutivo di Variante;
 - ✓ Elaborati di Progetto Esecutivo degli interventi oggetto di variante.

Per quanto riguarda l'oggetto della variante al progetto esecutivo:



Figura 1 –Corografia dell'intervento con evidenziata la tratta Apice - Hirpinia

Il progetto interessa la porzione centrale della direttrice Napoli-Bari e prevede la realizzazione di:

- linea principale Apice-Hirpinia, mediante la realizzazione di una nuova sede a doppio binario di circa 18 km, la cui progressiva parte ad Hirpinia (km 0+000,000) e si conclude ad Apice (km 17+900);
- tre gallerie: galleria Grottaminarda (GN01, L=1990 m), galleria Melito (GN02, L=4409.5 m), galleria Rocchetta (GN03, L=6549 m);

- quattro viadotti: viadotto Ufita Hirpinia (VI01, L=655m), viadotto Ufita Melito (VI02, L=230m), viadotto Ufita Rocchetta (VI03, L=415m), viadotto Ufita Apice (VI04, L=705m);
- nuova fermata Apice, situata nei pressi dell'estremità lato Napoli della tratta;
- nuova stazione Hirpinia, situata nei pressi dell'estremità lato Bari della tratta;

scatolari, rilevati, trincee ed opere d'arte minori. Nell'ambito delle attività di monitoraggio geotecnico previste nella fase di progettazione esecutiva, è emersa, tra la pk 4+897,30 e la pk 4+695, una riattivazione imprevista ed imprevedibile del corpo di frana, identificato in precedenza come "stabilizzato". Di conseguenza, in corrispondenza del Viadotto VI02 Ufita Melito, che connette l'imbocco GI02 della Galleria GN01 Galleria Grottaminarda con l'imbocco GI03 della Galleria GN02 Galleria Melito, si rende necessario adeguare parzialmente le opere di fondazione e sottofondazione del Viadotto VI02 lato Bari, nonché rafforzare le opere di sostegno previste all'imbocco GI02. In aggiunta, a presidio della linea ferroviaria, si rende necessario introdurre n. 5 pozzi drenanti strutturali.

In esito agli approfondimenti progettuali delle suddette opere geotecniche, è emersa altresì la necessità di acquisire ulteriori aree mediante una modifica del piano delle espropriazioni in precedenza approvato dal Commissario.

Il progetto delle sole varianti ricade nell'ambito della Regione Campania ed interessa il territorio del Comune di Melito Irpino nella provincia di Avellino.

In istanza, il Proponente rappresenta che le varianti progettuali: (i) non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo né comportano altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e (ii) il loro valore economico non supera del 50 per cento il valore del progetto definitivo approvato dal Commissario con l'Ordinanza n. 35/2018. Le varianti proposte comportano invece modifiche al piano di esproprio delle aree ricadenti all'interno del corridoio urbanistico.

Variante: VI02 –

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Località: Comune di Melito Irpino (AV)

Variazioni: Il progetto di variante prevede la realizzazione di 5 pozzi strutturali per il presidio della linea interventi di drenaggio del corpo di frana, paratie di pali sotto il sedime ferroviario e opere di presidio al piede del corpo di frana lungo il corso dell'Ufita tramite gabbionate metalliche per prevenire fenomeni locali di erosione e instabilità. Completano l'intervento la realizzazione della viabilità di accesso e delle piste di manutenzione, nonché la revisione delle opere a verde.

Motivazione: La modifica apportata è diretta conseguenza della riattivazione del corpo di frana, evidenziata dalla campagna geognostica e di monitoraggio di Progetto Esecutivo.

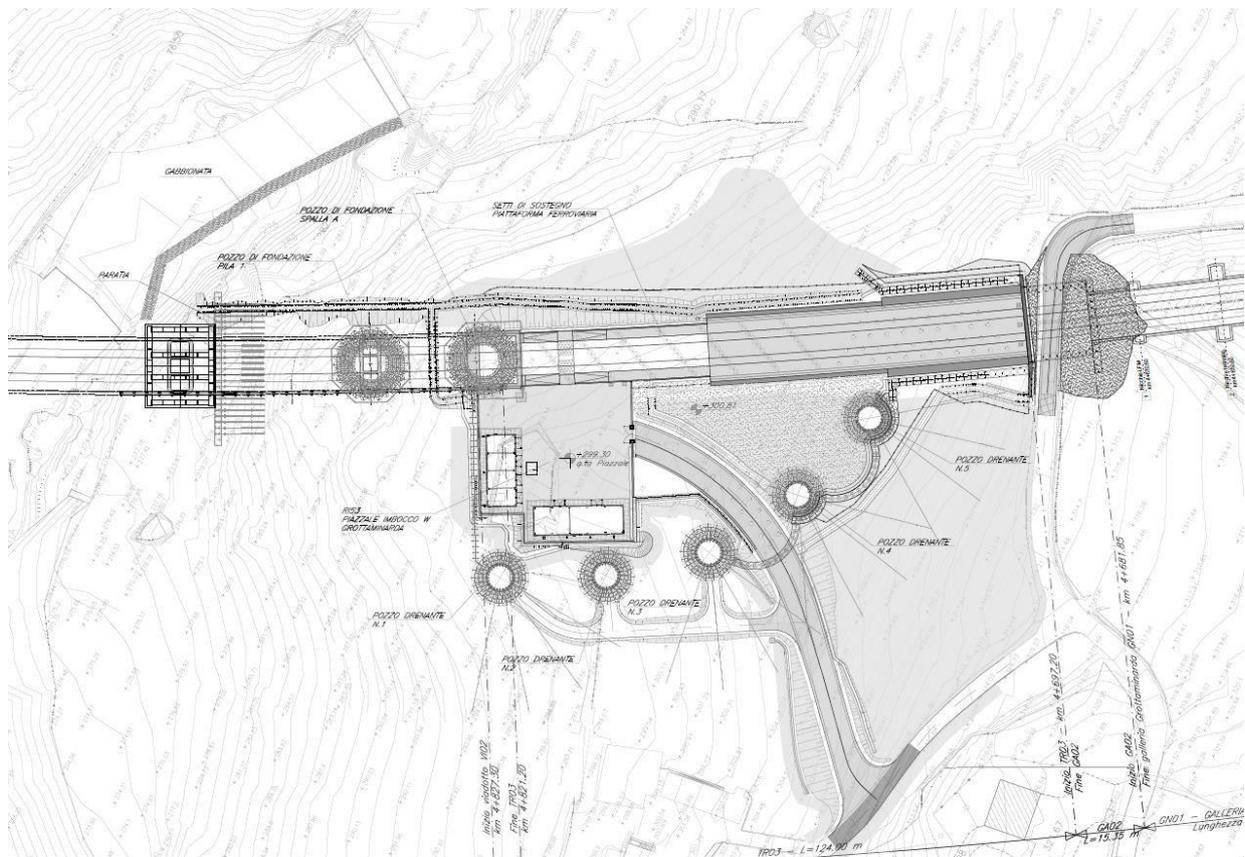


Figura 2 – Estratto tavola di progetto con individuazione degli interventi di stabilizzazione del versante e della viabilità accessoria

Il progetto di variante prevede la realizzazione di 5 pozzi strutturali per il presidio della linea, interventi di drenaggio del copro di frana, paratie di pali sotto il sedime ferroviario e opere di presidio al piede del corpo di frana lungo il corso dell'Ufita tramite gabbionate metalliche per prevenire fenomeni locali di erosione e instabilità.

Il Proponente prevede di incrementare le risorse di resistenza delle opere rispetto a quelle previste in PE per via del mutato quadro geomorfologico prevedendo di:

- proteggere la linea e le opere previste in PE poste a valle, grazie alla realizzazione d'interventi strutturali e di drenaggio (batteria di pozzi) ubicati a monte delle opere di linea;
- variare la tipologia fondazionale della Spalla A e della Pila 1;
- rafforzare gli elementi di presidio e sostegno degli scavi della Pila P2;
- rafforzare le opere di sostegno previste presso l'imbocco della galleria Grottaminarda Napoli che sono integrate anche all'interno della batteria di pozzi strutturali così da poter effettuare lo scavo del piazzale RI53 antistante l'imbocco della galleria GN01-Grottaminarda;
- adeguare il progetto del verde alla nuova configurazione delle opere.

Incluse nella variante sono le attività propedeutiche di bonifica bellica (BST) e la realizzazione delle viabilità provvisoria per l'accesso alle aree d'intervento.

Al fine di fornire un più ampio quadro rappresentativo delle dinamiche in atto e di approfondire il modello geomorfologico/geotecnico di riferimento è stata avviata e conclusa in tempi ristretti una campagna di indagini integrative, nella sola area tra la pk 4+897,30 e la pk 4+695, nonché installata ulteriore strumentazione di monitoraggio, per poter acquisire, nel corso della prossima stagione autunnale / invernale, dati inclinometrici/piezometrici quanto più completi. Il presente progetto di variante include pertanto il monitoraggio topografico da prevedere sugli edifici come da richiesta della Direzione Lavori, l'interferometria terrestre (distribuzione degli scatterometri), le indagini eseguite e da eseguire sul VI02 come da campagna d'indagini integrativa;

Inoltre rientrano nel progetto di variante la modifica della carpenteria (spalla SPA riduzione dello sbalzo di valle), la modifica della pila P1 (incremento dello spessore del plinto di fondazione), La realizzazione di inclinometri all'interno dei pali più esterni dei pozzi struttura. E' prevista la realizzazione di sentieri che consentono di raggiungere i 5 pozzi strutturali per l'ispezione.

Aspetti ambientali

Il Proponente presenta una analisi ambientale della variante proposta, con riferimento specifico alle seguenti componenti:

- Sistema dei vincoli paesaggistici;
- Paesaggio;
- Ecosistemi.

Per ognuna delle suddette componenti, ha stimato la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate e individuato e analizzato, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente dovute alle modifiche apportate rispetto alla configurazione del Definitivo.

In particolare, sono stati approfonditi gli aspetti legati ai seguenti elementi del progetto, considerati modifiche meritevoli di approfondimenti in termini di ricadute ambientali:

- interventi strutturali e di drenaggio costituiti da una batteria di pozzi di grande diametro ubicati a monte delle opere di linea,
- opere di sostegno previste presso l'imbocco della galleria Grottaminarda Napoli,
- adeguamento del progetto del verde alla nuova configurazione delle opere,
- realizzazione dei sentieri.

Con riferimento al sistema dei vincoli paesaggistici la gabbionata metallica, lunga circa 80 m, di protezione al piede del versante, posizionata lungo l'Ufita ricade all'interno della fascia di rispetto del Torrente Ufita (vincolo ai sensi dell'art. 142 lettera "c" del D.Lgs. 42/2004). Il Proponente riporta che Tale opera, pur non prevista in PD, essendo un'opera di ingegneria naturalistica costituisce comunque un elemento in linea di massima compatibile con gli interventi già autorizzati.

In generale, per la componente paesaggio, il Proponente non riscontra effetti potenziali: le piste di ispezione sono a raso e in posizione contigua alle opere mentre le gabbionature sono oggetto di piantumazione.

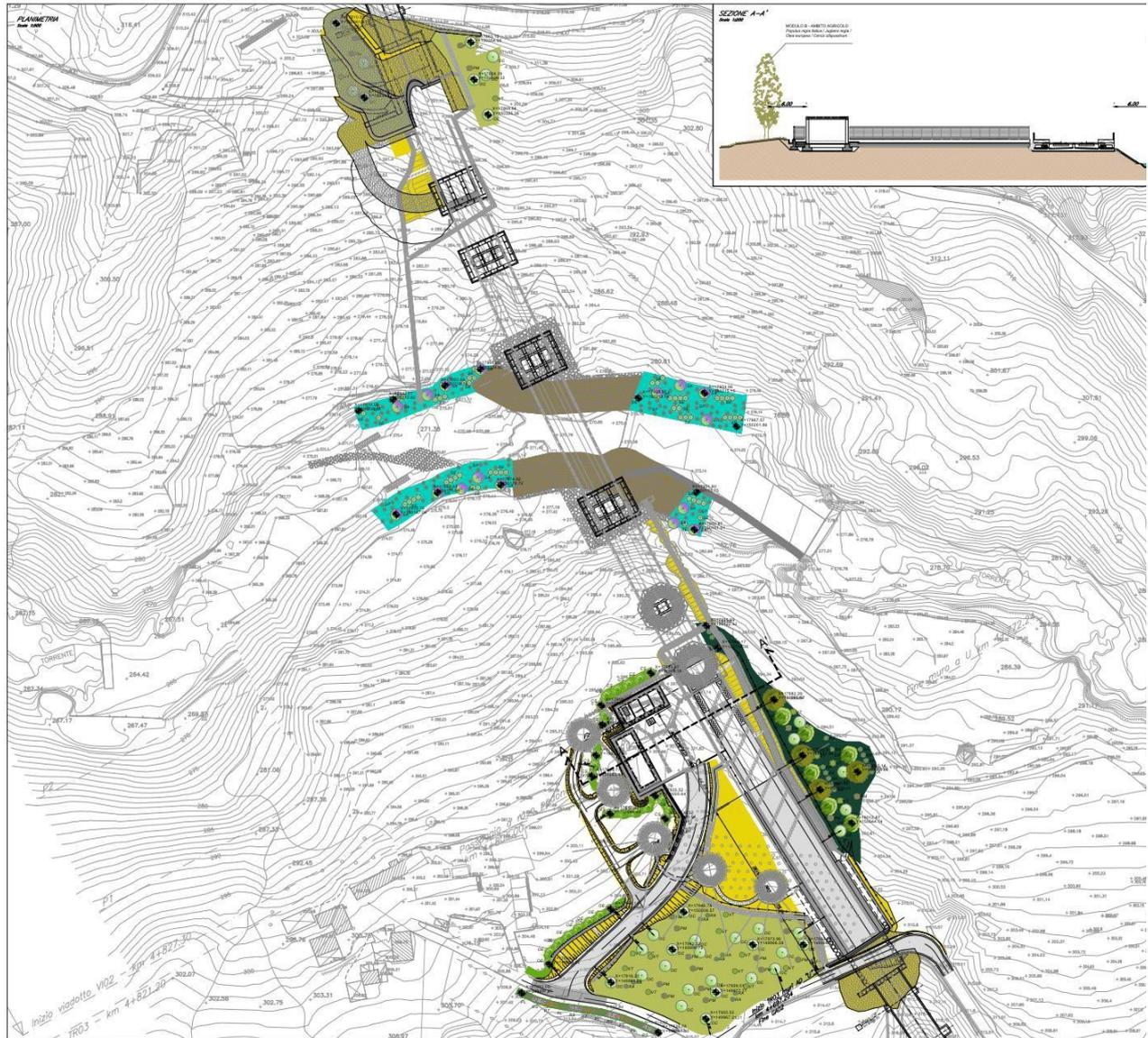


Figura 3 – Opere a verde del progetto di variante

L'ambito di analisi si inserisce in un'area caratterizzata paesaggio agricolo misto a boschi di latifoglie, connotata dalle colture a pieno campo e dalla presenza rarefatta di fabbricati a carattere rurale. Rispetto al progetto esecutivo l'introduzione dei pozzi e dei dreni, interrati, non determina effetti apprezzabili dal punto di vista paesaggistico. Possono invece determinare potenziali effetti paesaggistici le piste di manutenzione e la gabbionata lungo l'Ufita. Più rilevante, anche se comunque accettabile in virtù della vicinanza al viadotto, della scelta progettuale (gabbionata in pietrame) e della presenza delle opere di mitigazione a verde (modulo F vegetazione spondale) è l'impatto determinato dalle opere di protezione al piede.

La protezione in massi sarà oggetto di piantumazione di talee di salice previa saturazione con terreno vegetale delle cavità tra masso e masso, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera di difesa spondale. Inoltre, le opere a verde sono state parzialmente rimodulate in funzione dei nuovi elementi progettuali, costituendo un elemento di miglioramento e mitigazione degli impatti paesaggistici.

Alla luce di quanto sopra e della documentazione presentata, si può ritenere che le modifiche introdotte non comportino significative variazioni al quadro degli impatti attesi per la componente paesaggio

Con riferimento agli ecosistemi, le opere previste nella variante in esame non determinano impatti diversi da quelli già valutati nelle precedenti fasi progettuali non avendo effetti apprezzabili né sugli ecosistemi presenti né sulla connettività ecologica complessiva dell'area che non viene modificata né dalle opere di protezione del versante né dalla nuova viabilità di servizio. Come sopra riportato in precedenza le aree interessate dalla variante saranno oggetto di sistemazione a verde, parzialmente modificata rispetto al progetto definitivo ma in linea in termini di mitigazione degli impatti.

Inoltre, il Proponente riporta che le modifiche introdotte con il progetto esecutivo di variante sono migliorative sulla componente suolo e sottosuolo andando a stabilizzare un fenomeno franoso in fase di riattivazione.

Le opere previste nella variante non determinano impatti diversi da quelli già valutati nelle precedenti fasi progettuali non avendo effetti apprezzabili né sugli ecosistemi presenti né sulla connettività ecologica complessiva dell'area che non viene modificata né dalle opere di protezione del versante né dalla nuova viabilità di servizio

CONSIDERATO che le variazioni ottimizzazioni introdotte in fase di progetto esecutivo non comportano alcuna modifica sostanziale al progetto definitivo già approvato in quanto da un punto di vista localizzativo ricadono tutte dentro il corridoio urbanistico già approvato e da un punto di vista ambientale interessano le stesse componenti ambientali i cui impatti sono già stati valutati in sede di progetto preliminare e definitivo.

VALUTATO che

- le variazioni apportate in questa fase rispondono ad esigenze di messa in sicurezza del piede di frana in corrispondenza del viadotto VI02;
- l'analisi ambientale comparativa condotta dal Proponente ha confermato come le modifiche si configurano come ottimizzazioni progettuali che non comportano nuovi impatti ambientali;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante di cui alla presente procedura relativa al progetto *"Itinerario Napoli-Bari: raddoppio della tratta ferroviaria Apice - Orsara. I lotto Apice Hirpinia"*, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla