



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**Oggetto: [ID: 10009] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Progetto per la “Realizzazione della nuova fermata di Carini Ri.MED (PA)”
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. RFI-AD.DST.II\A0011\P\2023\0001763 del 06/06/203 acquisita al prot. acquisita al prot. MASE-112009 del 10/07/2023, la Società Rete Ferroviaria Italiana 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 il progetto “Realizzazione della nuova fermata di Carini Ri.MED (PA)”.

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”.

L’intervento, come descritto nell’istanza e nella lista di controllo, rientra nella tipologia elencata nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 lettera “h” denominata “*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)*”

Il progetto ha lo scopo di realizzare una nuova fermata, su viadotto ferroviario esistente, a servizio del centro per le Biotecnologie e la Ricerca Biomedica (CBRB), in corso di realizzazione a Carini, nelle immediate vicinanze all’area del presente progetto, e a pochi chilometri dall’aeroporto di Palermo.

Le attività comprendono la realizzazione di marciapiedi di accesso ai binari dotati di pensilina, di servizi ai viaggiatori, di opere a verde e di un parcheggio con collegamento alla viabilità principale volto al potenziamento del livello di connettività del sistema complessivo di accessibilità.

Gli interventi in progetto si localizzano nel Comune di Carini, lungo la linea metropolitana, a doppio binario, Trapani-Palermo, in agro del Comune di Carini in Provincia di Palermo Fig. .1

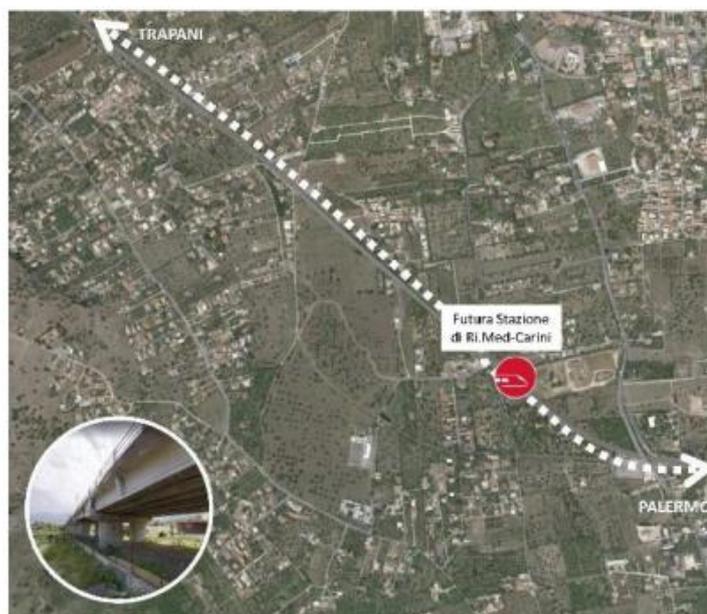


Fig. 1- Localizzazione area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha in progetto la realizzazione, nella nuova fermata Carini RI.MED nel Comune di Carini (PA) a servizio del Centro per le Biotecnologie e la Ricerca Biomedica (CBRB), in realizzazione a breve distanza dalla futura stazione in progetto. La nuova fermata permetterà il raggiungimento del centro biomedico con una modalità trasportistica diversa da quella su gomma, Fig. 2



Fig. 2- Localizzazione area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

I lavori prevedono:

- una parte costituente il fabbricato di fermata con i marciapiedi di accesso ai binari.
- una parte del progetto riguardante l'accesso alla fermata con la sistemazione esterna con :
 - Strada di collegamento carrabile dalla stazione a Via ponticelli
 - Parcheggio a servizio della Stazione;

La realizzazione della nova fermata Carini RI.MED, concepita come un manufatto architettonico e strutturale costruito intorno al Viadotto Ponticelli e che si sviluppa su due livelli, un piano terra che si raccorda con il piazzale antistante e un primo piano ubicato alla quota del piano del ferro. Dal piano terra al piano primo si potrà accedere attraverso n.2 ascensori e n.4 rampe di scale. Al piano banchina saranno collocati due marciapiedi di stazione lunghi 150 ml e con larghezza minima di 3,50 m..

Nella parte centrale protetta verrà realizzata una pensilina metallica con lunghezza di 70 m.

Gli interventi strutturali previsti nel progetto sono costituiti dalle strutture di sostegno delle nuove banchine. Le nuove strutture di sostegno dei marciapiedi, sono costituite da strutture reticolari, appoggiate su colonne in acciaio fondate opportunamente nel terreno.

Come illustrato nella *Relazione Generale Descrittiva* allegata alla Lista di Controllo, la sistemazione esterna avrà la funzione di raccordo fra la nuova Stazione e la viabilità di accesso esistente, tenendo conto di una frequentazione di circa 210.000 – 223.000 utenti annui e con 800 - 900 utenti al giorno.

Le opere esterne prevedono la realizzazione di un parcheggio per soste lunghe e brevi con un adeguato numero di stalli sia per automobili , Moto / Scooter, bus e taxi.

La viabilità di raccordo con prevede la realizzazione di un asse stradale di collegamento fra Via Ponticelli e l'area antistante la nuova Stazione avente una lunghezza di circa 170 metri, una rotatoria di innesto su via Ponticelli, di diametro 22 m .

Per consentire l'agevole scorrimento dei veicoli nello spazio antistante la fermata è stato progettato un percorso ad anello che consente l'entrata e l'uscita dei mezzi sullo stesso asse viario, Fig. 3.

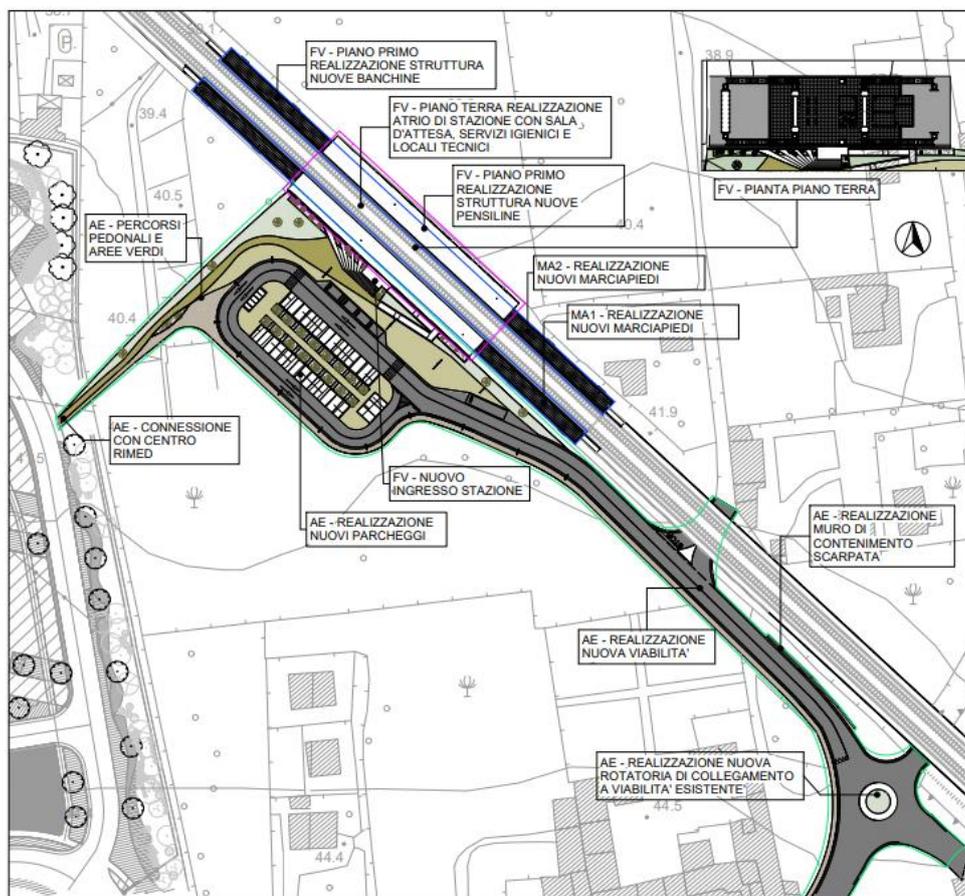


Fig. 3- Planimetria con individuazione degli interventi (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Planimetria con individuazione degli interventi”)

Come rappresentato dal Proponente, il sito di intervento si inserisce in un contesto periurbano con presenza di insediamenti sparsi, e di modeste parti ancora semi-naturali costituite, in gran parte, da coltivi residuali estensivi o in stato di semi-abbandono.

Dal punto di vista morfologico la zona risulta sub-pianeggiante con quota media di circa 40 m s.l.m.

L’area di progetto è costituita da un fondo rurale recintato, privo di costruzioni, in cui sono presenti alberi d’ulivo.

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” la Società R.F.I S.p.A. indica che il progetto verrà sottoposto a Screening di valutazione di incidenza presso il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, poiché, seppure le aree di progetto ricadono all’esterno di aree naturali protette; a circa 850 m dal sito di intervento è presente la ZSC, denominata “ITA020021 - Montagna Longa, Pizzo Montanello” Fig. 4.

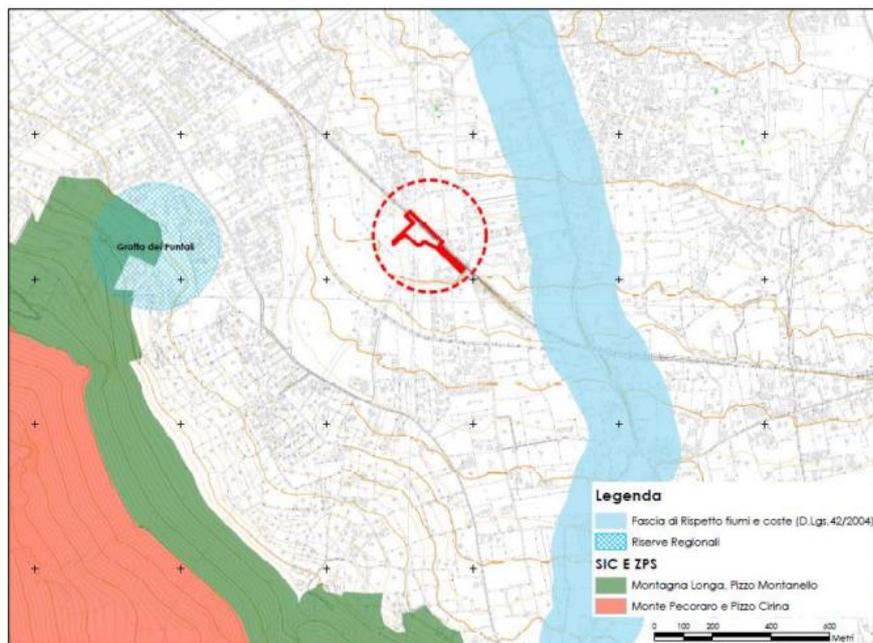


Fig. 4- Aree SIC, ZSC, ZPS e vincoli ex L.431/85 (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Relazione Generale Descrittiva”)

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

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, il progetto non ricade nell’abito di tali zone;
- 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 sito è fuori da aree naturali protette. Le aree naturali protette più prossime sono localizzate a circa 850 m e 1200 m di distanza e coincidono rispettivamente con il sito ITA020021 *Montagna Longa, Pizzo Montanello* e ITA020049 *Monte Pecoraro e Pizzo Cirina*.
- al punto 6 “Zone a forte densità demografica” gli interventi si collocano in zona rurale a bassissima densità abitativa nella quale trovano posto case sparse e masserie.
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, il Proponente rappresenta che le opere in progetto non interferiscono con Beni Paesaggistici tutelati ai sensi dell’art. 142 D. Lgs 42/04;
- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)”, le opere in progetto ricadono all’esterno di siti identificati come contaminati;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, Il sito non ricade neppure parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente nella Relazione Generale Descrittiva evidenzia che, con riferimento al Piano stralcio per l’assetto idrogeologico, per il sito non sussistono vincoli e non vi sono elementi che costituiscono limitazioni allo sviluppo

dell'intervento. Il progetto inoltre non interferisce con aree a rischio alluvioni, come individuate dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni adottato dall' Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 2;
- al punto 13, le aree di progetto rientrano all'interno della fascia di rispetto ferroviaria

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma che la realizzazione area parcheggio e viabilità di collegamento con pavimentazione permeabile oltre che il fabbricato viaggiatori porteranno ad un consumo di suolo di circa 5.000 mq; la topografia rimarrà pressoché inalterata. Sono previste aree a verde con recupero di esemplari esistenti e piantumazione di specie autoctone; è previsto, inoltre, l'impiego di pavimentazioni drenanti, al fine di non modificare il regime idraulico attuale

La realizzazione delle opere in progetto non prevede l'uso di risorse naturali derivanti dall'ambiente strettamente circostante, a meno dei materiali terrosi di scavo presenti che potranno essere in parte reimpiegati nella riprofilatura morfologica del tracciato, previa analisi e verifica di compatibilità, nelle successive fasi progettuali, con la normativa vigente in materia.

In merito alla produzione di rifiuti, durante la fase di cantiere si avranno rifiuti derivanti da attività ordinarie di cantiere edile. Durante la fase di esercizio si avranno rifiuti solidi urbani derivanti dalla frequentazione dei viaggiatori. Tutti i rifiuti saranno gestiti secondo la normativa vigente in materia e nel rispetto dei Criteri Ambientali Minimi.

Pur se nella documentazione fornita non viene data una stima volumetrica dei materiali e delle terre e rocce da scavo prodotte, la topologia di opere previste nel progetto, e la localizzazione dello stesso in area sub-pianeggiante, fanno ritenere che questo ammonti a quantitativi minimi, che in ogni caso dovranno essere gestiti secondo la normativa di settore vigente.

Con riferimento alla produzione di rumori, vibrazioni, ecc, il proponente afferma che in fase di cantiere, le emissioni sonore saranno connesse con le macchine operatrici, mentre in fase di esercizio saranno generate dai mezzi gommati che raggiungeranno le aree a parcheggio.

Come rappresentato nella Lista di Controllo, la realizzazione della nuova fermata in progetto Carini Ri.MED prevede una frequentazione giornaliera di utenti stimata in 800 – 900 unità, diretti al limitrofo centro di ricerca CBRB.

Il rallentamento, la fermata e ripartenza dei convogli ferroviari, comporterà un incremento degli impatti sulla componente acustica e vibrazionale, oltre che un aumento della produzione ed aerodispersione di polveri, anche prodotte dai dispositivi di arresto dei treni.

Come evidenziato nella Lista di Controllo, la previsione di una nuova fermata ferroviaria produrrà nell'area contermina una riduzione dell'impiego di mezzi su gomma, determinata dal nuovo scambio modale gomma/ferro che consentirà l'accesso ai servizi offerti dal realizzando Centro RI.MED.

Il Proponente indica che le lavorazioni previste non comporteranno impatti su suolo o acque superficiali in quanto non sono previste lavorazioni a rischio.

Considerazioni e conclusioni

La Società 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 "Realizzazione della nuova fermata di Carini Ri.MED (PA) da realizzarsi nel Comune di Carini in Provincia di Palermo."

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova fermata lungo la linea metropolitana Trapani-Palermo su viadotto ferroviario esistente, a servizio del centro per le Biotecnologie e la Ricerca Biomedica che sorgerà a breve distanza.

E' prevista, inoltre, la sistemazione esterna della fermata con la realizzazione delle opere infrastrutturali di connessione alla rete viaria presente.

Esaminato quanto riportato nella Lista di controllo e negli allegati tecnici, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi sia nella fase della cantierizzazione per la realizzazione delle opere, sia nella fase di esercizio.

Questo, in particolare modo, riguardo ai possibili impatti sulla componente atmosferica legati all'incremento di rumori, vibrazioni e produzione di polveri, anche prodotte dai dispositivi di arresto dei treni, legati al rallentamento, fermata, ripartenza dei convogli ferroviari.

Considerata la stima degli utenti che avranno accesso alla nuova stazione in progetto si ipotizza un incremento della frequenza anche dei treni messi a disposizione per il collegamento con il nuovo centro medico.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata "*Realizzazione della nuova fermata di Carini Ri.MED (PA)*" debba essere sottoposta ad un'adeguata valutazione 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.

Il Responsabile del procedimento

Dot. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

