

## Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

### Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il Sottoscritto **Palladino Giovanni**

in qualità di legale rappresentante della Associazione

Presidente del Comitato "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE –Eboli VIVE"

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

### PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

**[ID: 10684] Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo, comprensivo dell'interconnessione pari con la linea Battipaglia-Potenza, e Lotto 1c Buonabitacolo - Praia della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

**N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.**

### OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera

- Ambiente idrico
  - Suolo e sottosuolo
    - Rumore, vibrazioni, radiazioni
    - Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
  - Salute pubblica
    - Beni culturali e paesaggio
    - Monitoraggio ambientale
    - Altro (specificare) \_\_\_\_\_
- 

1- Osservazioni in merito al mancato rispetto della continuità del percorso del "Torrente Tiranna" del Comune di Eboli (Sa)

2- Variante di tracciato di attraversamento del centro abitato di Eboli denominata "Variante OCRA"

**a - Irregolarità Procedurale** - l'aggiornamento del provvedimento di [V.I.A.](#) in termini procedurali non era più previsto. Nello specifico caso delle infrastrutture cosiddette "di preminente interesse nazionale" si ricordava, infatti, che la [Legge Obiettivo](#) prevedeva una speciale procedura di [V.I.A.](#), contingentata nei tempi, condotta sostanzialmente sul [PFTE](#) e riconsiderata con partecipazione del pubblico in sede di **progetto definitivo solo qualora quest'ultimo fosse risultato diverso dal preliminare**. Infatti, nella abrogata versione del Codice degli appalti ([D. L.vo n. 163/2006](#)) a questa speciale procedura era dedicata una specifica sezione normativa ([artt. 182, 183, 184, e 185](#)) cancellata dal nuovo Codice in ragione della abrogazione della [Legge Obiettivo](#). La [V.I.A.](#) sulle grandi opere tornava dunque ad essere svolta, secondo le "normali" procedure, sul progetto definitivo (inesistente nel caso di specie, ma secondo i ricorrenti necessario, v. successivo punto). Quand'anche, appunto, a tutto concedere, senza per nulla ammettere sul punto, RFI volesse procedere, secondo l'abrogato (non si sa a che titolo, vedasi in segno contrario le disposizioni transitorie del Nuovo Codice degli Appalti, [art. 226](#)) Codice degli Appalti ([D. L.vo 163/2006](#)), all'[art. 185, co. 5](#), questi, prevedeva che: **"Qualora il progetto definitivo sia diverso da quello preliminare** [quindi RFI ammetteva, in buona sostanza, che il nuovo [PFTE+](#) era diverso dal [PFTE](#) approvato in sede di [CS CSSLPP](#) e posto a base di [Gara](#) - perfetto, allora l'autorizzazione ambientale dell'intero progetto era assente e TOTALMENTE da rifare. La Giurisprudenza Amministrativa già si pronunciava sul punto. *"Con particolare riferimento a tale ultima disposizione, il Collegio rileva che essa si limita a stabilire la perdurante vigenza delle sole norme speciali in materia di appalti PNRR (tra cui gli artt. 47 e ss. d. l. n. 77/21) ma non anche degli istituti del d. lgs. n. 50/16 in esso sporadicamente richiamati; la contraria opzione ermeneutica, seguita dalla circolare del MIT del 12/07/23 (richiamata dalla "premessa" del disciplinare di gara), collide con il ricordato disposto del comma 2 dell'art. 226 d. lgs. n. 36/23, che sancisce l'abrogazione del d. lgs. n. 50/16 a decorrere dal 01/07/23 senza alcuna eccezione, e con il comma 5 della medesima disposizione, secondo cui «ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016, o al codice dei contratti pubblici vigente alla data di entrata in vigore del codice, si intende riferito alle corrispondenti disposizioni del codice o, in mancanza, ai principi desumibili dal codice stesso»*" (T.A.R. Lazio Rm n. 134/2024, conf. T.A.R. Umbria n. 758/2023). A tal proposito, inoltre, già interveniva il [MASE](#) con [Provvedimento del 23.6.2023 n. 102702](#). Infatti, con detta nota si disponeva: **"con prot. MASE-86643 del 29/05/2023, codesta Società RFI ha richiesto lo svolgimento della verifica preliminare, ai sensi del combinato disposto dei commi 9 e 9 bis dell'art. 6, del D.Lgs. 152/2006, in ragione della presunta non sostanzialità delle modifiche apportate con la variante proposta**. A corredo della predetta istanza sopra citata, ha trasmesso la Lista di controllo e altri elaborati grafici. In detti atti dichiara che la variante proposta consiste negli «interventi risultati necessari per recepire alcune prescrizioni ad esito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e della CdS nonché taluni affinamenti progettuali resisi necessari nel passaggio dal [PFTE](#) approvato dalla CdS al [PFTE](#) arricchito per [gara \(PFTE+\)](#). Detti interventi non alterano le caratteristiche tecnico funzionali dell'opera approvata. [...] Dall'esame della istanza e della documentazione allegata, emerge che **le modifiche apportate sono tese a riscontrare le prescrizioni dettate in ambito della VIA, senza tuttavia precisare quali, ulteriori o di ottimizzazione di quelle già valutate dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con il parere del 28/11/2022**. A tale riguardo si significa che il procedimento corretto da seguire è quello della verifica di ottemperanza previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/2016, e nelle modalità indicate all'art. 4 del Decreto di VIA n.165 del 01/08/2022, che prevede che «Il Ministero della transizione ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali della Commissione VIA e, in collaborazione con il Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali dettate dalla Ministero della cultura». Inoltre, in merito agli affinamenti progettuali sviluppati nel passaggio dal [PFTE](#) approvato dalla CdS al [PFTE](#) arricchito per [gara \(PFTE+\)](#), diversamente da quanto ritenuto da codesta Società, **dalla lettura della documentazione trasmessa si rileva la significatività e sostanzialità delle varianti e**

**modifiche proposte rispetto al PFTE già valutato e oggetto del citato decreto di compatibilità ambientale n.165 del 01/08/2022.”.**

Ragion per cui si perveniva alla presente richiesta di R.F.I. di **“Procedimento di riesame e aggiornamento del provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale n. 165 del 1/08/2022”**. Il che non può che comportare, allo stato della sostanzialità delle modifiche, un nuovo procedimento di V.I.A. da sottoporre a nuovo *iter* approvativo con indizione di nuova conferenza dei servizi e nuova deliberazione del CS CSLLPP.

**b - Irregolarità Ambientali** - A tal proposito, da ultimo, il CS CSLLPP con nota n.1648/2024 del 1.2.2024 (All. 6), dichiarava che: *“il Comitato Speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative al «perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio», le ricadute sul PFTE così come modificato e integrato secondo le seguenti fattispecie: a) conferma delle originarie scelte progettuali; b) parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali); c) variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali). In merito, il Responsabile del Procedimento dell'intervento ha dichiarato che «dall'attività conoscitiva è derivata una parziale ricalibrazione delle scelte progettuali di alcune opere (modifiche non sostanziali)», allegando a supporto il documento «Relazione di sintesi sulle attività di studio e indagini per il perfezionamento delle conoscenze del terreno e del territorio». In proposito, la Commissaria straordinaria, nella nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, evidenziava che «Non si procede alla trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica come previsto dal sopracitato art. 44 comma 6, in quanto lo stesso non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla versione inviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi del comma 1 del medesimo art. 44, fatte salve le integrazioni documentali trasmesse da RFI nell'ambito del procedimento di verifica dell' ottemperanza e di autorizzazione paesaggistica, allegata alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi». Il Comitato, pertanto, in sede di determinazione motivata, ha confermato, per quanto non ancora attuato, le prescrizioni contenute nel Parere 1/2022 sopra richiamato. [...] Ciò risulta evidenziato a pag. 56 della determinazione motivata n. 7/2022, il cui contenuto, nella parte che rileva in questa sede, si riporta testualmente: «la verifica di adempimento alle prescrizioni afferenti all'intero procedimento autorizzativo sin qui condotto, ivi incluse le prescrizioni di cui al paragrafo 2.2 della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore ex art. 26 del vigente Codice dei Contratti. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (“In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della”. Tra queste prescrizioni c'era, si procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali)»”. Tra queste prescrizioni vi erano, come noto, quelle della **invocata Determinazione del Comitato Speciale del 20.12.2022** che al punto 2.2, lett. C, pag. 53, recava: “- Interferenze con torrenti Tufara e Tiranna Saranno effettuati, a cura della Stazione appaltante, i necessari approfondimenti riguardo all'interferenza dell'infrastruttura ferroviaria con i torrenti Tufara e Tiranna.”.*

Della risoluzione di tali interferenze non vi era traccia nell'attuale anomalo procedimento di **“riesame e aggiornamento del provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale n. 165 del 1/08/2022”**.

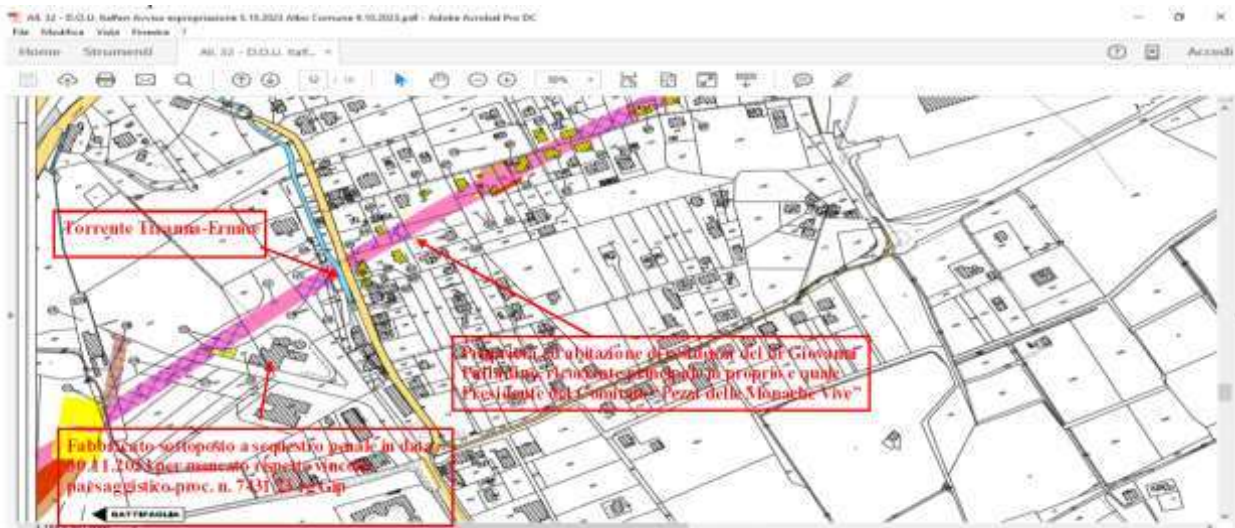
**Dunque, la presente richiesta andava respinta.**

**c - Mancato assolvimento del procedimento di ottemperanza – impropria sovrapposizione di Autorizzazioni Ambientali** – Formalmente, dunque, *“RFI ha dato corso alle prescrizioni recate dalla Nota del MASE del 23.06.2023: per quanto concerne l'avvio del procedimento per la verifica di ottemperanza ex art. 28 del T.U. Ambiente, la controinteressata ha presentato, in data 02.10.2023 [rectius, 11.10.2023, con comodo, quindi, mentre si procedeva ad occupazioni d'urgenza, N.d.R.], istanza avente ad oggetto il rispetto delle condizioni ambientali imposte in sede di V.I.A. con specifico riguardo alle cd. «Opere anticipate» (ossia, le opere provvisorie di «imbocco», e relative attività propedeutiche, connesse a n. 9 Gallerie del tracciato dell'opera quale previsto in PFTE; cfr. il link di pubblicazione della documentazione <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8364/15146> (benissimo, quindi, di Ottemperanza ambientale di prescrizioni già imposte in sede di originario Decreto di V.I.A., non di variazioni progettuali e di affinamento progettuali ed era già il secondo *iter* di ottemperanza già attivato, peraltro, essendo il primo id. 8824 del 24.8.2022 ancora aperto in **“istruttoria tecnica CTPNRR-PNIEC”** e non concluso, vedasi link: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8364/13186>, quindi a quale dei due *iter*, id. 8824 del 24.8.2022 o id. 10413 del 11.10.2023 occorre dar seguito? Si verificava una illecita sovrapposizione di richieste non completate); per quanto riguarda l'instaurazione del procedimento per l'eventuale aggiornamento del provvedimento di V.I.A. rispetto alle varianti prospettate in termini di «ottimizzazioni e variazioni», la controinteressata RFI sta predisponendo l'istanza e relativi allegati”. Ci si riservava ad un*



passo della Decisione di merito del T.A.R. Lazio del 23.4.2024. E vi era già l'autorizzazione per quella data forse ritenendo che la presente autorizzazione fosse scontata.

**d - Obbligatoria rivalutazione delle scelte di tracciato - il risultato finale che aveva condotto alla erronea scelta del percorso autostradale (a scapito di quello tirrenico) era stato decisamente "condizionato" (falsato) da parametri (soprattutto quelli relativi all'efficacia trasportistica) che non erano stati affatto dimostrati e che, in molti casi, attecchivano a elementi che erano stati arbitrariamente fissati dal soggetto Proponente (come il collegamento con il versante ionico, l'interconnessione con Potenza, l'interconnessione con Cosenza, l'intermodalità con l'aeroporto di Lamezia) e che non potevano non "premiare" a priori il percorso autostradale (non fosse altro che per mere ragioni di vicinanza geografica della nuova linea ferroviaria AV rispetto ai targets presi in considerazione ai fini dell'inammissibile "comparazione"). Nel mentre, invece, i parametri (maggiormente) oggettivi relativi alla complessità infrastrutturale e alla sostenibilità ambientale (che non potevano essere diversamente esposti e/o interpretati) restituivano una netta prevalenza del percorso tirrenico rispetto a quello autostradale [si cfr., in particolare, le tabelle alle pagg. 60 e 61 della relazione "[Analisi multicriteria](#)".]. In definitiva, quindi, appariva viepiù confermato che la scelta localizzativa della nuova linea ferroviaria AV era stato il portato di una decisione già presa "a tavolino", in totale spregio della normativa di settore e anche della stessa disciplina comunitaria e nazionale sul [PNRR](#).**



Difatti, come accennato, in area adiacente a detto "[Torrente Tiranna](#)" ben evidenziato in mappa catastale RFI sopra riprodotta, catarticamente, pochi tempo fa, in data del 1.12.2023 il "[Torrente Tiranna](#)" veniva all'attenzione delle [Cronache Giudiziarie](#) giacché proprio in riferimento al vincolo idrogeologico costituito in ragione di detto Torrente (sempre ignorato da RFI), in data 30.11.2023 su richiesta della Procura della Repubblica del Tribunale di Salerno, P.M. dr.ssa Marinella Guglielmotti, il GIP dr.ssa Gerardina Romaniello con Decreto di Sequestro n. 7431/2023 r.g. GIP attingeva un capannone commerciale posto proprio in adiacenza allo svincolo autostradale di Eboli. Si trattava dell'area n. 112 di cui al piano particellare di esproprio RFI del Comune di Eboli, foglio 25, part. 615, parzialmente da espropriare e demolire, sottoposta a sequestro penale proprio per mancato "*rispetto di zona sottoposta a vincolo paesaggistico ambientale del rispetto delle acque pubbliche sorgenti e di torrente*". Si verificava, in sintesi, anche la violazione del rispetto della fascia assoluta d'inedificabilità di 150 metri prevista dall'art. 142, co. 1, lett. c) del D. L.vo n. 42/2004 (v. Tar Lazio RM n. 5321/2022), più volte invocato dagli odierni ricorrenti. Ci potremmo, dunque, fermare qui, se non corresse l'obbligo di chiosare il tenore della inattendibilità e della tendenziosità di relazioni, rapporti e false rappresentazioni dello stato dei luoghi della vera Controinteressata (anche nel senso che aveva un vero e proprio interesse privato nella vicenda quale destinataria delle opere in parola) RFI-Italferr. Sin dal suo primo atto introduttivo questa difesa aveva, infatti, eccepito il mancato rispetto del vincolo idrogeologico e paesaggistico in relazione al "[Torrente Tiranna](#)" e per questo chiedeva e chiede ancora un vero accertamento sullo stato di fatto da parte di un Organo terzo dello Stato, quale il Genio Civile. Dei tecnici RFI-Italferr non ci si poteva fidare in quanto tenuti al dovere di obbedienza, ossia l'obbligo di osservare le disposizioni che il datore impartisce per la corretta esecuzione del lavoro; [dovere di fedeltà](#), per cui il dipendente deve mantenere un comportamento fidato rispetto al titolare dell'impresa, tutelandone in qualsiasi modo gli affari ([art. 2105 c.c.](#)).

Eboli, d'altronde ed in particolare il centro abitato, era definita, nella storia, [Città d'Acque](#).



**e - Omessa seria valutazione di tracciati alternativi più rispettosi dell'ambiente** - Anche a voler considerare la presente richiesta della stazione appaltante quale richiesta di autorizzazione ex nova, allora, il tracciato prescelto dalla Committenza non si curava di:

1. Tutelare la qualità della vita dei cittadini impattati;
2. Garantire lo sviluppo della personalità di persone con disabilità che avevano trovato nel quartiere Pezza delle Monache un alveo di benessere e tranquillità;
3. Contemperare al massimo le esigenze sociali ed ambientali con lo sviluppo immaginato dall'opera;
4. Valutare attentamente la "Variante Ocra" che il DP ha definito interessante ma che per pigrizia tecnica veniva malamente licenziata (V. allegato), atteso che: a- la "Variante Ocra" oltre ad evitare abbattimenti di abitazioni, replicando lo stesso tracciato previsto in progetto per 4,4 km a Sud del centro abitato, incontra le stesse opere viarie ed idrauliche del tracciato di progetto, b- non interclude molto territorio in più rispetto al tracciato di progetto ed essendo in GA (Galleria Artificiale) ne mitiga comunque l'effetto, c- non vi sono sostanziali differenze altimetriche, d- evita lo svincolo Sa-Rc e i relativi problemi di cantiere e di rifacimento, e- non deve prevedere alcuna opera di compatibilizzazione con il futuro Lotto 0 Salerno - Battipaglia giacché non cambia il tracciato da Battipaglia e Eboli siccome la "Variante Ocra" principia al confine iniziale dell'Area Pip di Eboli, f- in ogni caso farebbe risparmiare i costi di esproprio che potrebbero essere riutilizzato per le opere di compatibilizzazione paventate o, al più, di mitigazione degli impatti.
5. Prevedere, condizionare ed esigere ai fini dell'opera opere mitigatrici e compensatrici per la Comunità impattata, non ultima, l'individuazione di un'area sulla quale trasferire il quartiere così improvvidamente ed irragionevolmente violato e devastato.
6. **In merito all'attraversamento del tracciato di progetto dell'abitato del Comune di Eboli in relazione alla posizione idrogeologica del sito di Pezza delle Monache il progetto ignora totalmente l'attraversamento del Torrente Tiranna che rappresenta da secoli una importante opera di salvaguardia idrogeologica del territorio di Eboli (vedere planimetrie storiche del tracciato del Torrente Tiranna tratte dall'Archivio digitale del comune di Eboli). In pratica il Torrente viene murato dal tracciato dell'AV con grave rischio idrogeologico della zona e dell'abitato.**

Anche per tale motivo il tracciato alternativo proposto denominato "Variante OCRA" non solo può, ma deve essere preso in opportuna considerazione dai progettisti e dalle competenti autorità.

7. L'analisi Multicriteria allegata dalla Committenza per la scelta del percorso e del tracciato di progetto risultava inadeguata ai fini della redazione dei tracciati dell'Alta Velocità, sotto diversi profili. Il primo tra questi riguardava la prevalenza negativa data al consumo di nuovo territorio e di territori interclusi. Ebbene, essendo il tracciato dell'alta velocità per vincoli progettuali e fisici molto rigido sia rispetto al percorso ferroviario storico, sia al percorso autostradale, gioco forza non poteva (come avveniva nella scelta di progetto) seguire le medesime linee del percorso autostradale o ferroviario cui il progetto dichiarava di aderire per evitare di consumare e di intercludere territorio. Per cui, con tutta evidenza, sia pure il tracciato di progetto tentava di avvicinarsi al percorso autostradale e della linea ferroviaria storica, pur riuscendo in ciò, per ironia della sorte solo in corrispondenza dell'abitato di Pezza delle Monache (con grandi sacrifici di abbattimenti di ben 40 edifici catastali), subito dopo (per i descritti limiti progettuali e strutturali dell'AV) il tracciato di progetto se ne doveva, in più punti, allontanare. Di qui la palese e totale inadeguatezza ed irrazionalità del criterio prescelto di meno consumo e meno interclusione di territorio. Il tracciato dell'AV, anzi, per le sue caratteristiche strutturali e progettuali, con le mitigazioni del caso (prevedendo percorso in Trincea, in Galleria Artificiale o in Viadotto) doveva attraversare territori poco urbanizzati (come quelli attraversati dalla "Variante OCRA"), sia per evitare i citati abbattimenti, sia per evitare il deterioramento della qualità della vita.

**f – Impraticabilità del percorso autostradale per violazione della equità intergenerazionale** (ex art. 9, co. 2 Cost.) – RFI-Italferr si ostinavano nel proporre un insensato percorso autostradale che, oramai monco sia del tratto sub iudice del Lotto 1a (al quale nemmeno il CS,C.S.LL.PP. riusciva più a dare concreta giustificazione, vedasi All. 6 alle presenti). Si trattava, infatti, di uno scellerato tracciato antisociale, antieconomico oltre che anticostituzionale. Come noto, con la aggiunta del co. 2 all'art. 9, della Costituzione, introdotto dall'art. 1, co. 1, della L. Cost. n. 1/2022, entrato in vigore il 9.3.2022, la tutela del paesaggio assumeva un rilievo di interpretazione orientata delle disposizioni e degli atti della Pubblica Amministrazione, per cui nessun danno inutile ed evitabile andrebbe mai praticato all'ambiente, al paesaggio e al territorio. Risultava, come detto, falsa e del tutto inutile, in direzione opposta, la presunta dimostrazione di una risposta del C.S.LL.PP. di una presunta PEC di adempimento istruttorio del ricorso n. 14859/2022. Azione veramente deprecabile (vedasi All. 6). Si faceva, inoltre, sempre azzardatamente e omissivamente riferimento all'Ordinanza n. 10 del 18.5.2023 della oramai introvabile Commissaria Vera Fiorani con la quale erano disposte varianti osservandosi che: "Trattandosi di modifiche non sostanziali, non è stato richiesto l'intervento del Comitato Speciale, a cui il PFTE non veniva, pertanto, riproposto dal Proponente RFI". Ebbene questo non era il Parere del MASE del 23.6.2023 perché per dette "si rileva la significatività e sostanzialità delle varianti" (vedasi All. 5). In merito a presunti "Tavoli Tecnici" sulla cui inutilità di risolvere le questioni ambientali non pareva potessero nutrirsi dubbi, esso, come da notizie di stampa, era finalizzato

unicamente alla misura degli espropri e solo surrettiziamente, con la nota del MIT del 7.11.2023, apriva a questioni di mitigazione ambientale, cui mai potrebbe provvedere, perché trattavasi di violazione costituzionale del **Principio di equità intergenerazionale** (ex art. 9, co. 2 Cost.). Intollerabile per l'Ordinamento. Tendenziosa ed apodittica era, quindi, l'avversa osservazione che *"In ogni caso, qualunque sia l'alternativa progettuale prescelta, la sua attuazione comporterebbe inevitabilmente «sacrifici» per le parti di territorio interessate dall'intervento"*. Magari minimi col rispetto dei criteri costituzionali e sovranazionali del minor consumo di Co2 ("DNSH"). Davvero irriuardosa era siffatta osservazione per un intero quartiere stravolto da un tracciato incostituzionale. Valeva ricordare in proposito, solo a se stessi, l'ampio potere esercitabile in merito dal G.A. che pur dovendo *"«tenere distinti i profili meramente accertativi da quelli valutativi (a più alto tasso di opinabilità) rimessi all'organo amministrativo, potendo esercitare più penetranti controlli, anche mediante c.t.u. o verificaione, solo avuto riguardo ai primi...» (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. n. 1761/2022, cit., e i precedenti giurisprudenziali ivi richiamati)"* (Tar Lazio Rm n. 18141/2023). Quindi i denunciati vizi ambientali erano patenti e mai smentiti da Controparte che si guardava bene dal commentare l'intervenuto diniego del MASE, con Provvedimento del 23.6.2023 n. 102702 (All. 5).

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Variante di Tracciato "Variante Ocra"

Allegato 4 – Percorso del Torrente Tiranna in cartografie storiche del Comune di Eboli prodotte dalla stessa RFI (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)

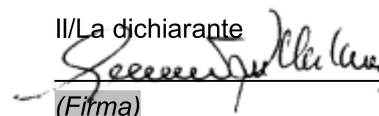
Allegato 5 - Provvedimento del 23.6.2023 n. 102702 del MASE

Allegato 6 – Nota del CS LL.PP. n.1648/2024 del 1.2.2024

Luogo e data *Eboli*, 15.2.2024.

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante



*(Firma)*

## Variante OCRA e Soluzione di Progetto

### Riepilogo vantaggi e svantaggi

	Variante Ocra	Soluzione di Progetto
Abbattimenti civili abitazioni	8,00	34,00
Svincolo autostradale	0	1,00
Edifici Frontisti	0	70,00
Interferenze varie	3	3,00
Attraversamento Centro Commerci	0	1,00
Sbarramento corso naturale Tirann	0	1,00
200 Camion giornalieri ostacolati	0	1,00
Consumo CA in 900 mt di G.A.	0	1,00
Flusso commerciale svincolo SaRc i	0	1,00
<b>Totale <i>macht</i></b>	<b>11,00</b>	<b>113,00</b>

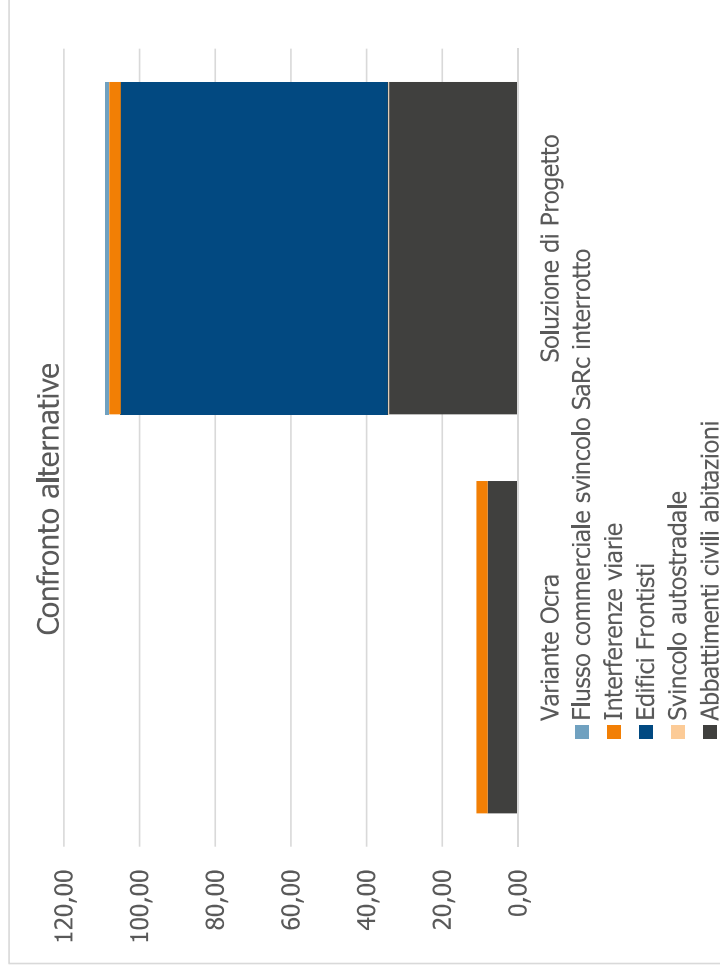






Foto Attraversamento SP 30 "variante Odra" lato Battipaglia sgombra del tutto da civili abitazioni



Foto Attraversamento SP 30 "variante Odra" lato Campagna sgombra del tutto da civili abitazioni



Foto Attraversamento SP 30 "soluzione di progetto" uscita autostradale lato Battipaglia insediata da strutture viabili



Foto Attraversamento SP 30 "soluzione di progetto" uscita autostradale lato Campagna insediata da civili abitazioni

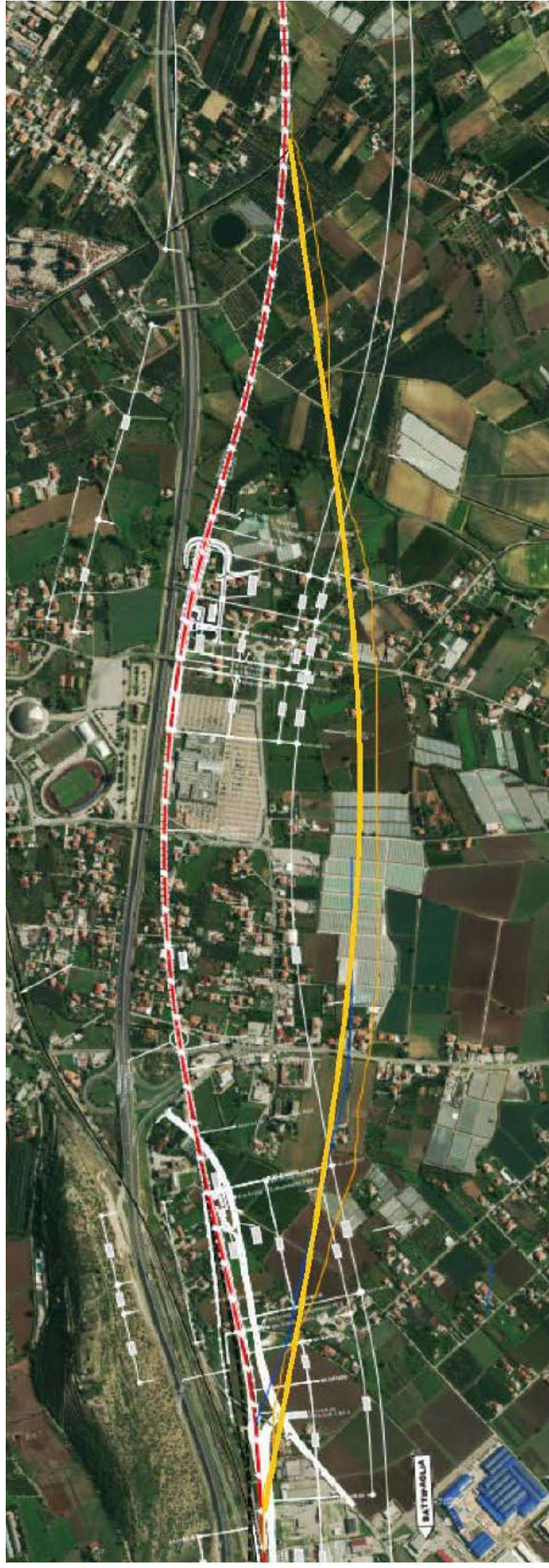




# NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA

Comune di Eboli – Analisi dell’alternativa «ocra»

Soluzione proposta





# **NUOVA LINEA AV SALERNO - RE**

**Comune di Eboli - Analisi dell'alternativa «oc  
Soluzione proposta**

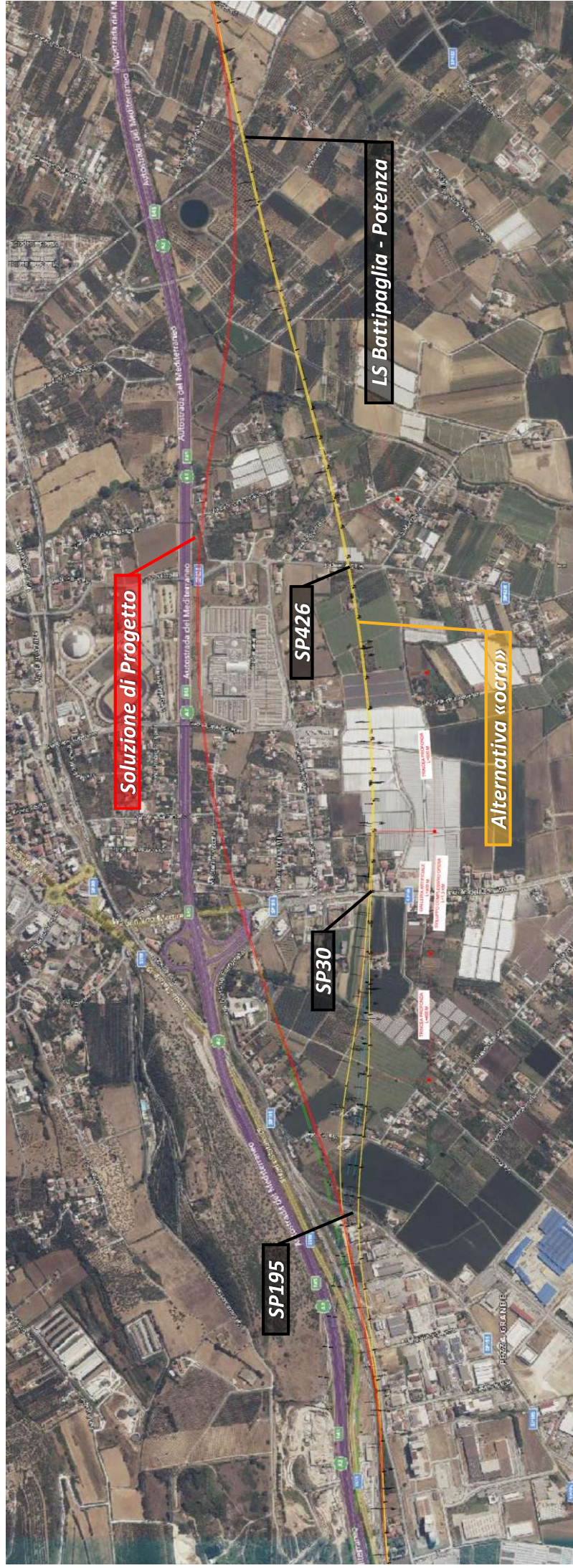




# NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA

## Comune di Eboli – Analisi dell'alternativa «ocra»

Confronto tra planimetrico tra la soluzione di progetto e la soluzione «ocra»



Inoltre l'alternativa «ocra» rispetto alla soluzione di progetto, crea una maggiore area interclusa tra l'infrastruttura autostradale e l'infrastruttura ferroviaria stessa.

Il maggior sviluppo allo scoperto dell'infrastruttura (tratti in trincea), dovuto all'abbassamento del piano campagna, rende l'alternativa «ocra» meno trasparente al territorio.

### CONFRONTO INTERFERENZE TRATTO IN V

ALTERNATIVA "OCRA"	
Interferenze con edifici	26
Interferenze con serre	14
<b>Totale</b>	<b>40</b>

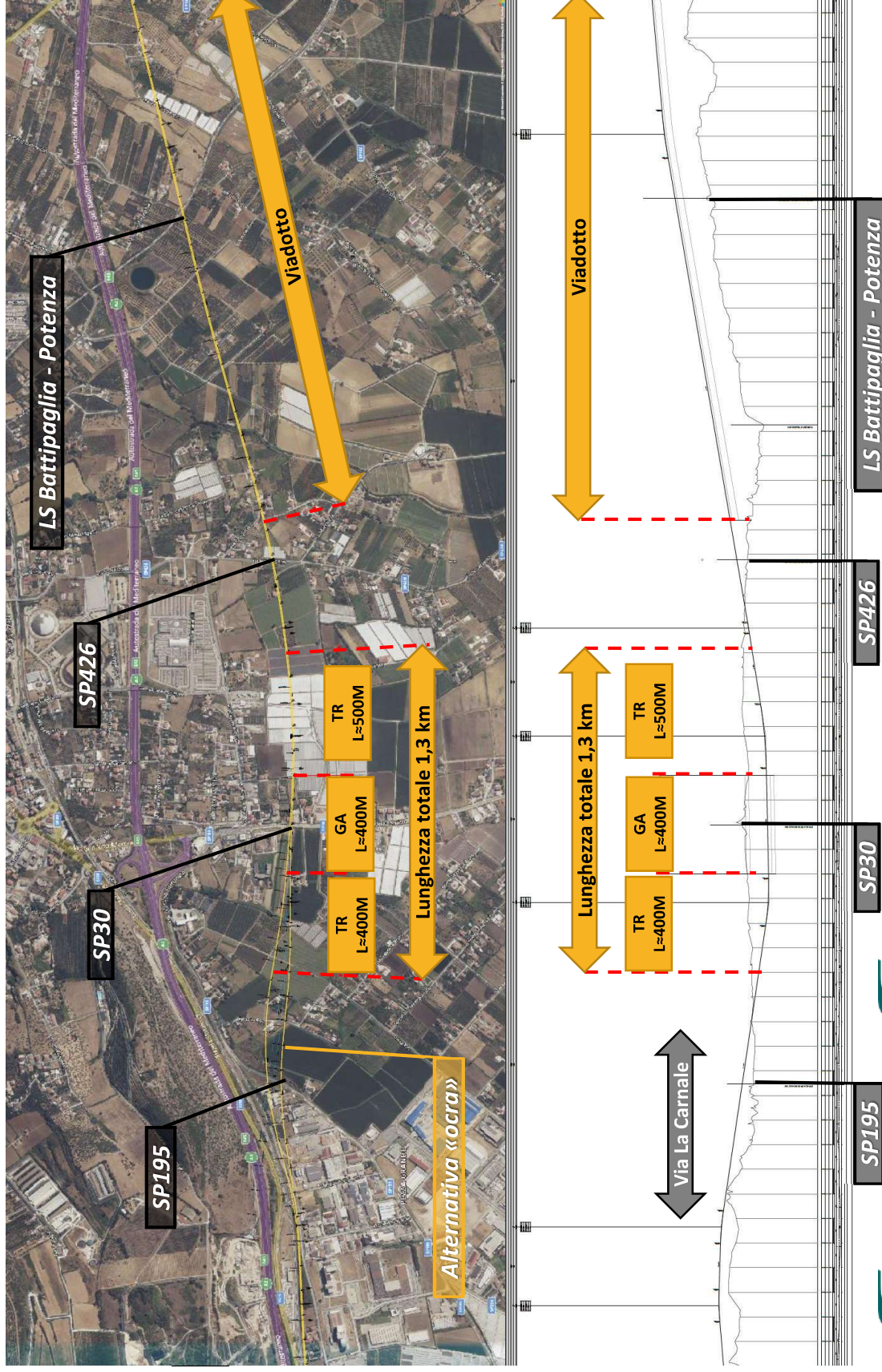
SOLUZIONE DI PR	
Interferenze con edifici	
<b>Totale</b>	



# NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA

## Comune di Eboli – Analisi dell'alternativa «ocra»

### Analisi soluzione «ocra»



Rispetto alla soluzione di parità dei vincoli, delle caratteristiche geometriche e prestazionali, «ocra» comporta:

- lo spostamento planimetrico con conseguente **altimetrica importante campagna** dovuta all'ottimizzazione del territorio attraversato;
- lo spostamento dell'innescamento del lotto 0 e la nuova configurazione dei futuri rami di intercambiamento, che vanno ad interessare maggiormente l'area Pip del comune di Eboli;
- la realizzazione di un viadotto artificiale con un minor impatto ambientale, circa pari a 400m, e la realizzazione di una trincea profonda di circa 400m, una di sbocco di svista di circa 400m, rispettivamente a circa 400m e a circa 400m;
- forti interferenze con le infrastrutture esistenti come via La Carnale, la corre parallela alla LS Battipaglia - Potenza e all'area Pip; con la SP426, per le quali è prevista una variante altimetrica di tracciato.



# NUOVA LINEA AV SALERNO -

Comune di Eboli - Analisi dell'alternativa  
Confronto tra planimetrico tra la soluzione di prog



# NUOVA LINEA AV SALERNO – REG

Comune di Eboli – Analisi dell'alternativa «ocra»  
Analisi soluzione «ocra»



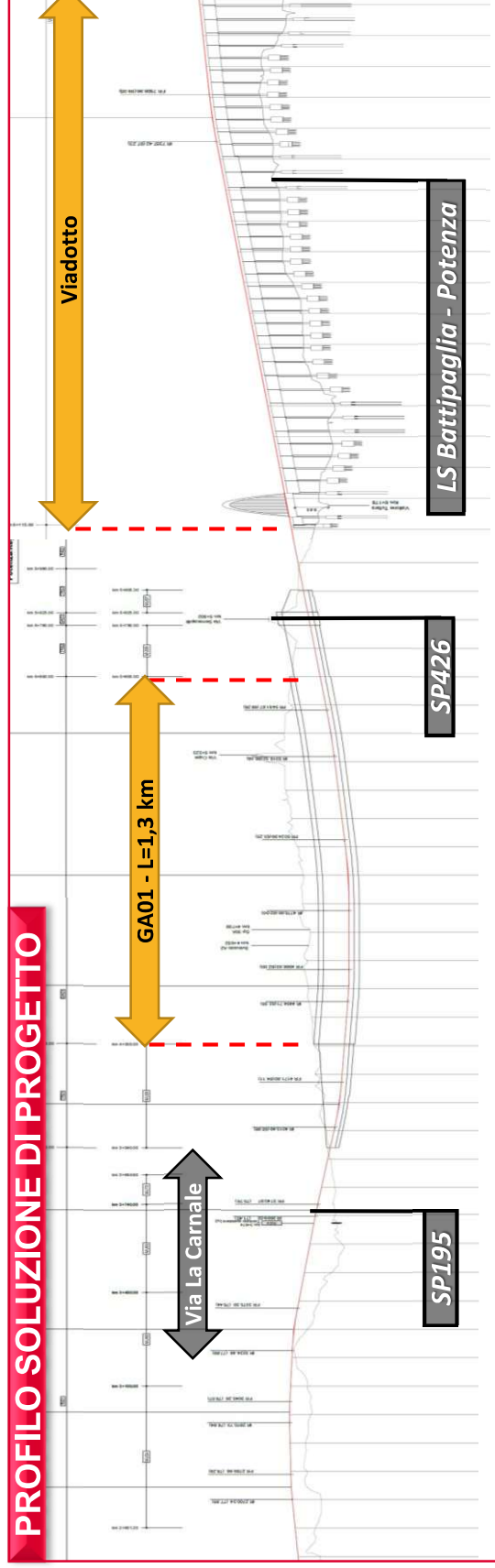


# NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA

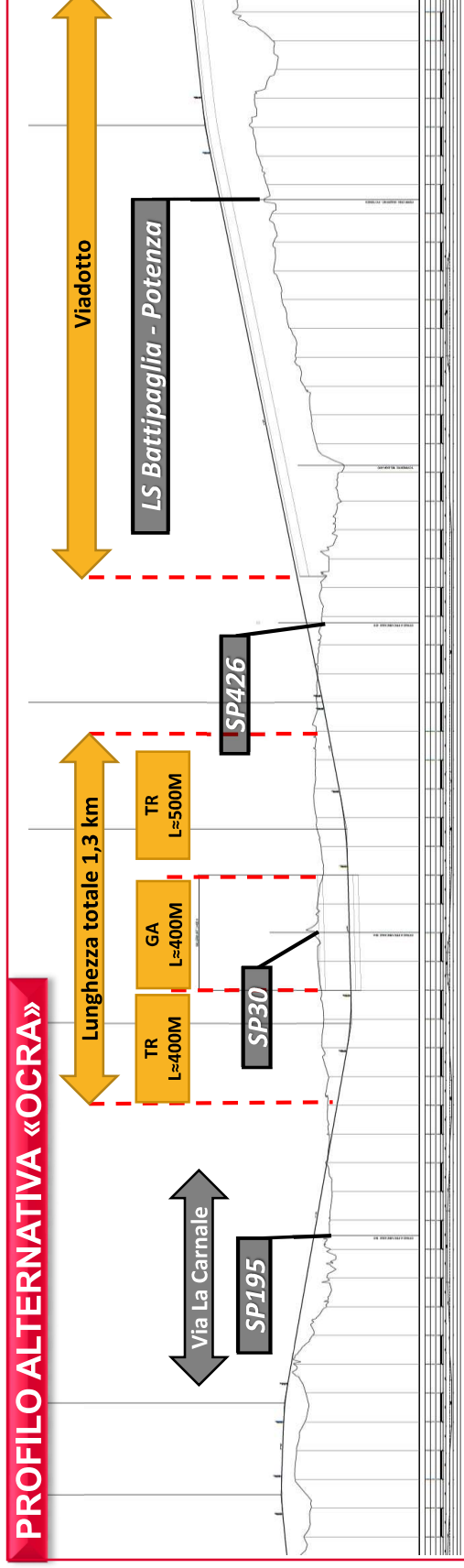
## Comune di Eboli – Analisi dell'alternativa «ocra»

Confronto altimetrico tra la soluzione di progetto e la soluzione «ocra»

### PROFILO SOLUZIONE DI PROGETTO



### PROFILO ALTERNATIVA «OCRA»







avvio piscina al sale - Cerca con X

google.it/maps/@40.6053802,15.0671723,630m/data=!3m1!1e3



Cerca su Google Maps



Autostrada del Mediterraneo

Alimentari

Ristoranti

Hotel

Asporto

Benzina

Farmac

A2

A2

via SERRACAPILLI II

via SERRACAPILLI III

Via Ruggiero III

Via Telegrafo

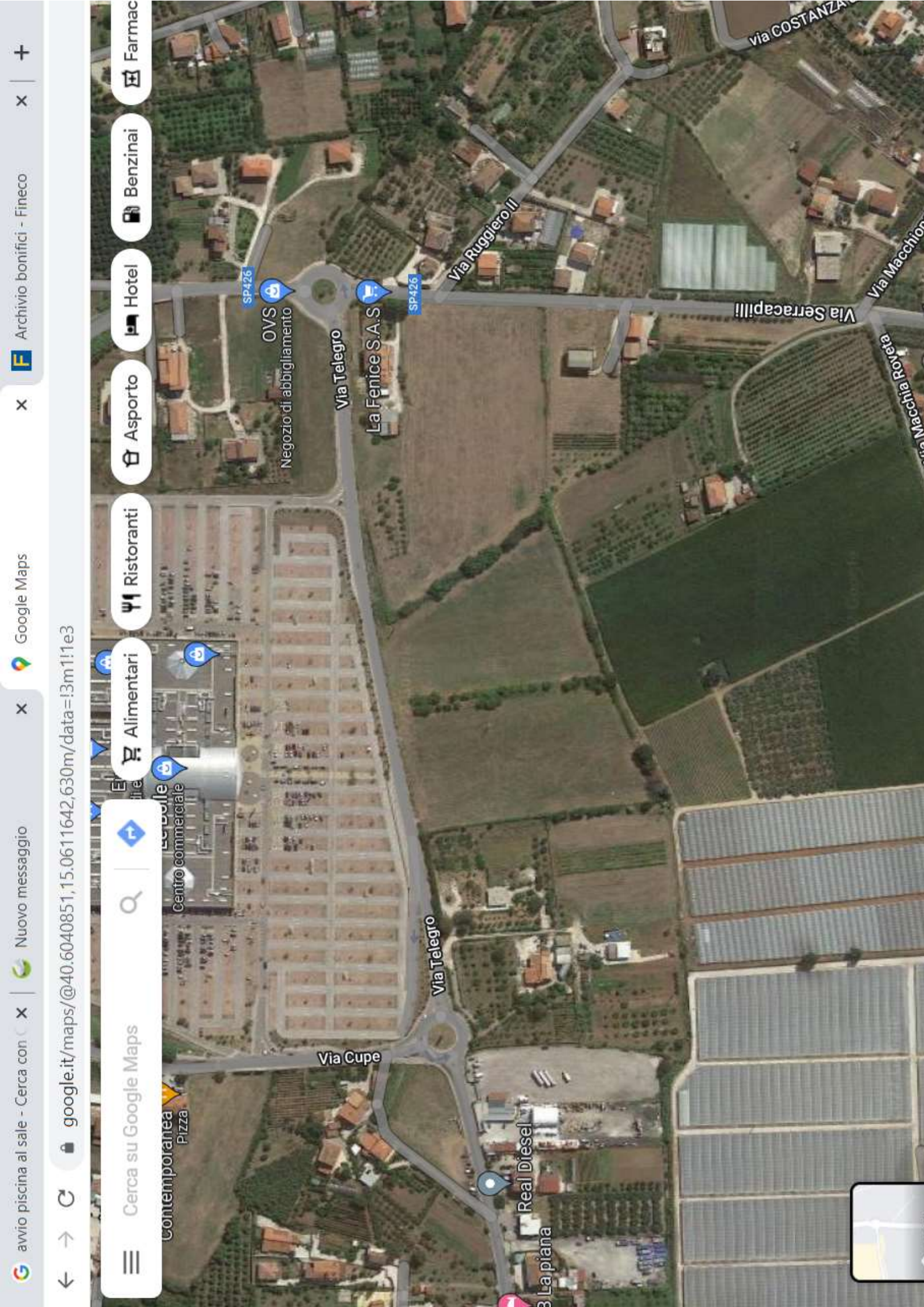
SP426

SP426

OVS  
Negozio di abbigliamento

La Fenice S.A.S.





avvio piscina al sale - Cerca con X Google Maps Archivio bonifici - Fineco

Cerca su Google Maps



Contemporanea  
Pizza

Centro commerciale

Alimentari

Ristoranti

Asporto

Hotel

Benzinai

Farmac

OVS  
Negozio di abbigliamento

Via Cupe

Via Telegro

Via Telegro

La Fenice S.A.S.

Via Ruggiero II

Via Serracapilli

Via Macchiora

via COSTANZA

Real Diesel

La piana







avvio piscina al sale - Cerca con



Nuovo messaggio



Google Maps



Archivio bonifici - Fineco



Cerca su Google Maps



Alimentari

Ristoranti

Asporto

Hotel

Benzinai

Farmaci

via Pier Donato LAURIA

ASL CML  
Rinnovo Patenti

ASL Distretto sanitario  
64 Eboli-Buccino

Edil Giam

La Rocca Dei Sapori

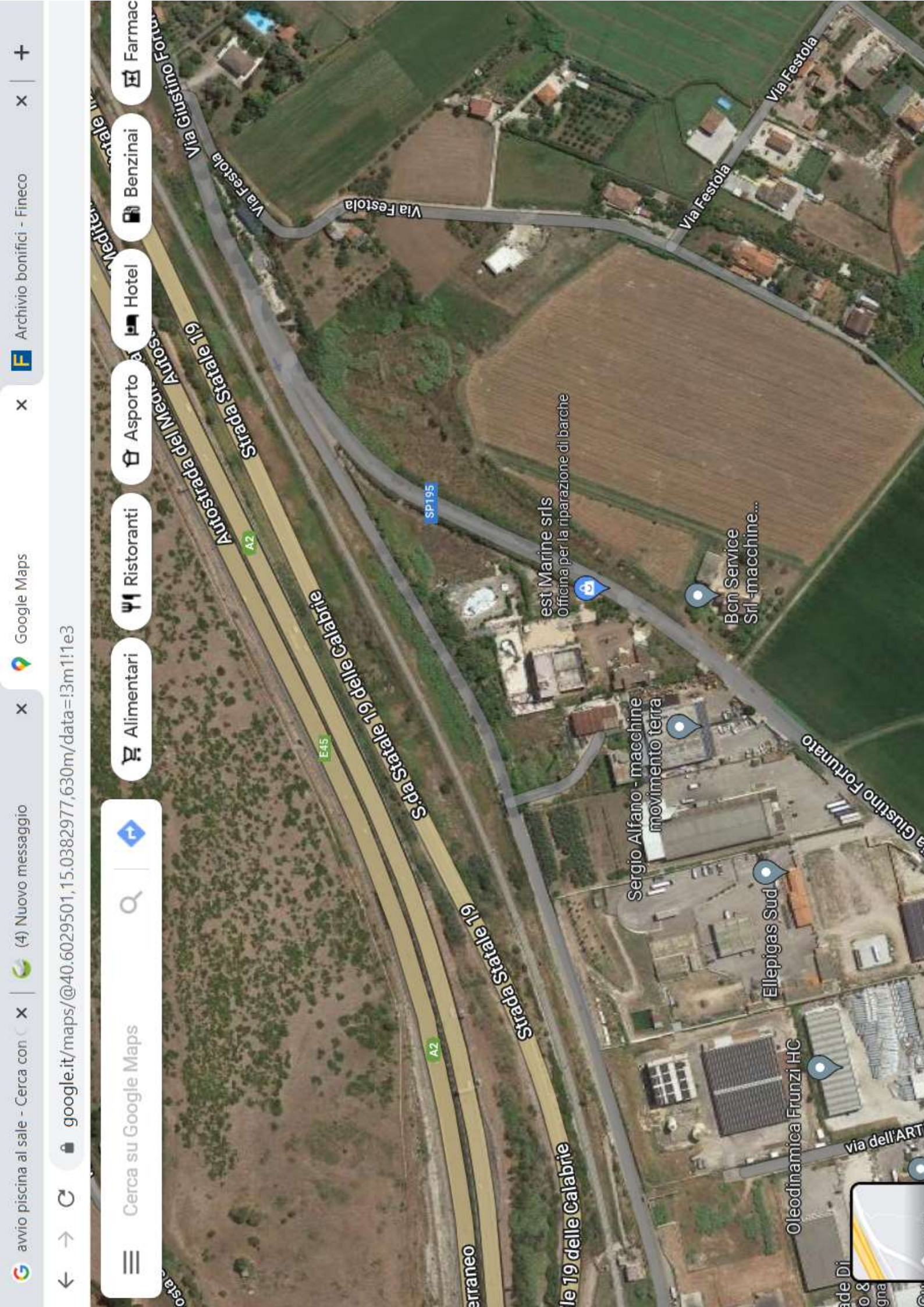
SP30a

SP30a

SP30a

SP30a





- Cerca su Google Maps
- Alimentari
- Ristoranti
- Asporto
- Hotel
- Benzina
- Farmac

Autostrada del Mediterraneo  
Strada Statale 19  
Via Festola  
Via Festola  
Via Festola

S. da Strale 19 della Calabria

Strada Statale 19

est Marine srls  
Officina per la riparazione di barche

Sergio Alfano - macchine  
movimento terra

Bcn Service  
Srl - macchine...

Ellepigas Sud

Oleodinamica Frunzi HC

Via del Giustino Fortunato

via dell'ART





**DIBATTITO PUBBLICO**  
Alta Velocità ferroviaria  
Salerno-Reggio Calabria



**RFI**  
RETE FERROVIARIA ITALIANA  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



KNOWLEDGE THAT INNOVATES

# **DIBATTITO PUBBLICO**

## **Alta Velocità ferroviaria**

### **Salerno-Reggio Calabria**

#### **Lotto 1A Battipaglia - Romagnano**

Giovanni Palladino,  
*Proposta di tracciato alternativo*



PROPOSTA DI UN DIVERSO TRACCIATO PER L'ATTRAVERSAMENTO DI EBOLI  
LA VARIANTE "OCRA"

Innanzitutto, un chiarimento: l'attraversamento dell'abitato di Eboli avviene in viadotto come dichiarato nella relazione di sintesi del DP del 12.4.2022 o in galleria come indicato nel Dossier di progetto con il tratteggio del tracciato in pianta?



Forse era la soluzione Magenta che prevedeva maggiori attraversamenti in viadotto? Trattavasi di un lapsus freudiano o era proprio da escludere? Si è sicuri che la soluzione Magenta comporti maggiori tempi di percorrenza effettiva (non solo teorica) o il miglior ampio raggio di attraversamento del territorio e la migliore planarità del terreno (in assenza anche di rilevanti opere stradali), potrebbe migliorare le prestazioni anche in termini di tempi di percorrenza? E la mancanza di interferenza con gli svincoli autostradali di Eboli e Campagna è sicuro che non sia un criterio di vanteggio prioritario del territorio, atteso che in ogni caso subirebbe solo disagi diretti e pochi vantaggi indiretti? Ed è sicuro che in fase di cantierizzazione il contemporaneo intralcio con due svincoli autostradali non potrebbe compromettere, oltre la vivibilità minima sociale dei residenti, anche la tempistica di realizzazione dell'opera? E il sicuro innegabile minor impatto sociale (Zero abbattimenti o quasi) potrebbe mitigare l'ipotizzata interclusione di territorio (comunque esistente in tutte le soluzioni prospettate)?

Mio figlio di anni 7 vedendomi consultare le aerofotogrammetrie al PC del Dossier di Progetto mi disse: "Papà ma questa è casa nostra!! E questa rossa cos'è? La linea di Putin?".

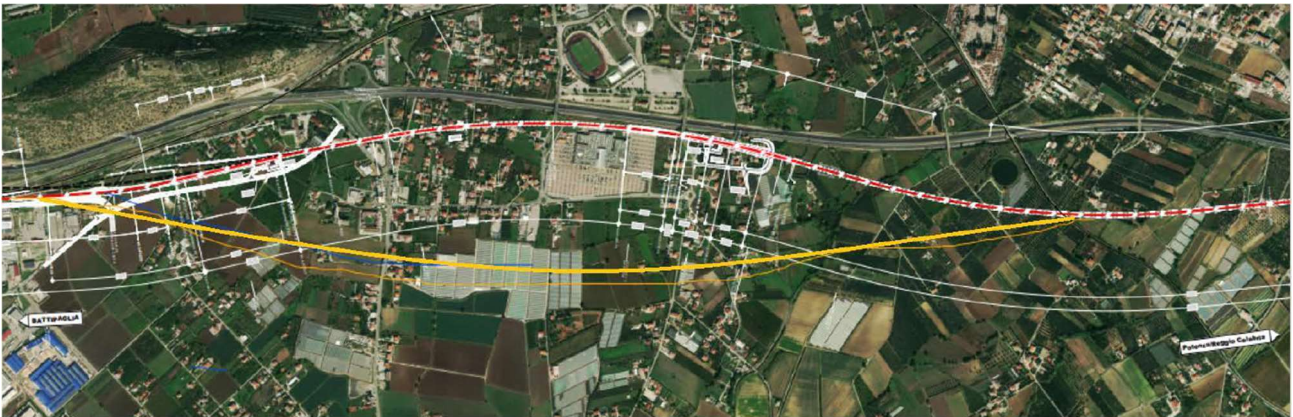
Vogliamo veramente consegnare questa immagine alle nuove generazioni o offrire loro ancora un motivo per credere in noi e nel loro futuro? Per cui sentendomi in colpa per non aver appreso dell'incontro in programma il 24.3 presso l'Istituto Agrario di Eboli (forse qualche manifesto in più o avviso sui vari social istituzionali sarebbe stato preferibile) mi son messo a cercare soluzioni per concedere credibilità alle future generazioni e, perché no, anche al progetto. L'impatto sociale ed ambientale determinato dal tracciato in parola nel tratto prescelto di attraversamento del territorio ebolitano risultava insostenibile.

I benefici annunciati a causa della realizzazione del progetto erano conseguenti solo alla realizzazione di tutto il tracciato Salerno-Reggio Calabria e al supposto trasferimento delle merci dalla strada al treno AV come dei passeggeri dall'aereo. In ragione degli enormi sacrifici richiesti e degli effetti soprattutto sociali causati dalla infrastruttura e della aleatorietà dei benefici previsti appariva auspicabile un attraversamento del territorio del Comune di Eboli a minor impatto possibile.

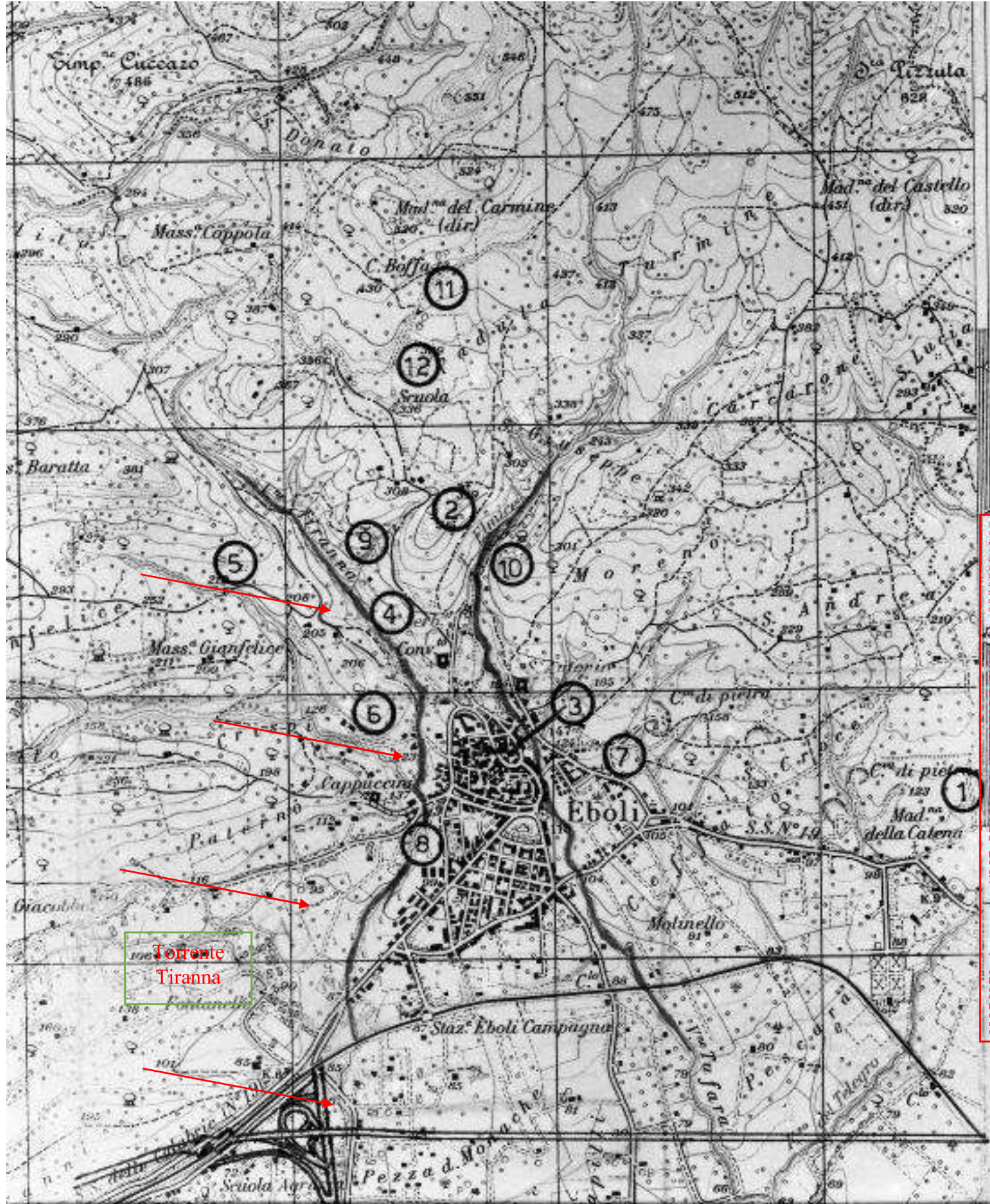
E se questo attraversamento avvenisse ad abbattimenti zero, perché no?

La VARIANTE OCRA di seguito rappresentata (grossolanamente, mi perdoni) rappresentata un adeguamento a Sud del tracciato dell'abitato di Eboli, diversa dal Tracciato Magenta e molto più semplice da realizzare con conservazione strutturale dell'opera. Con tale variante, A ZERO ABBATTIMENTI di abitazioni, si riporta a Sud il semiarco che il progetto aveva immaginato di far passare a fianco alla sede autostradale con il vantaggio di lasciare fuori dal cantiere lo svincolo autostradale vitale e strategico anche in fase di realizzazione dell'opera. L'interclusione del territorio che deriverebbe dalla VARIANTE OCRA sarebbe altresì minima giacché, dato l'ampio raggio di percorrenza e mantenendo il tracciato interrato (come era previsto per il medesimo chilometraggio attualmente a fianco dell'autostrada), consentirebbe di attenuare di molto tale inclusione che del resto l'attuale tracciato non eviterebbe del tutto.

Perché no se si sconfigge la linea rossa di Putin?



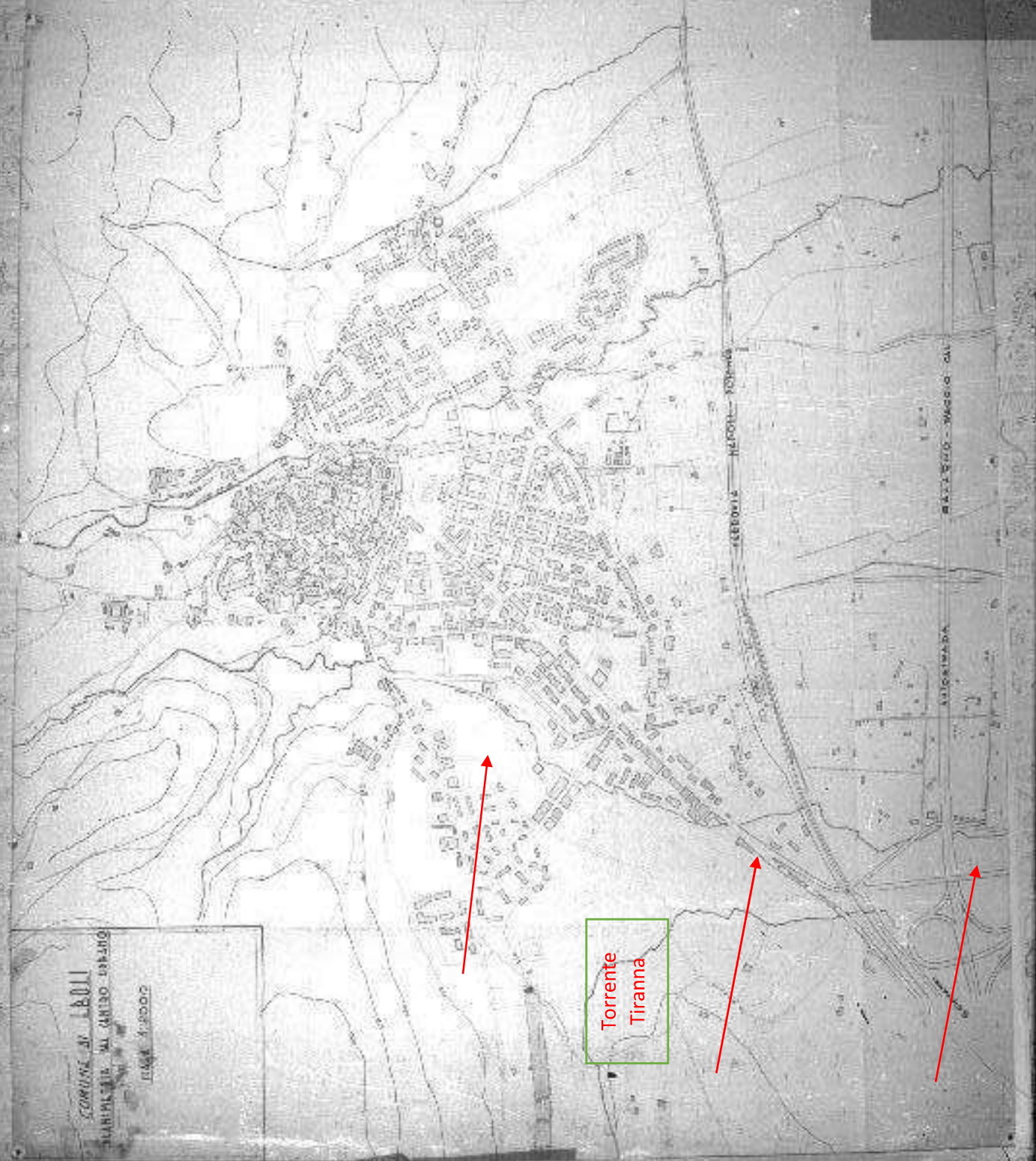




Torrente  
Tiranna

ALLEGATO\_4\_m\_arcde\_MASE\_REGISTRO\_UFFICIALE\_ENTRATA\_00260551468





COMUNE DI LEOU  
PUBBLICAZIONE DEL PIANO COMUNICAZIONE  
1984

Torrente  
Tiranna





Figura 45 - Carta Topografica austriaca delle province meridionali d'Italia, redatta tra il 1862 e il 1876. Dettaglio dell'area di Eboli.



Torrente "Tiranna Telegro"



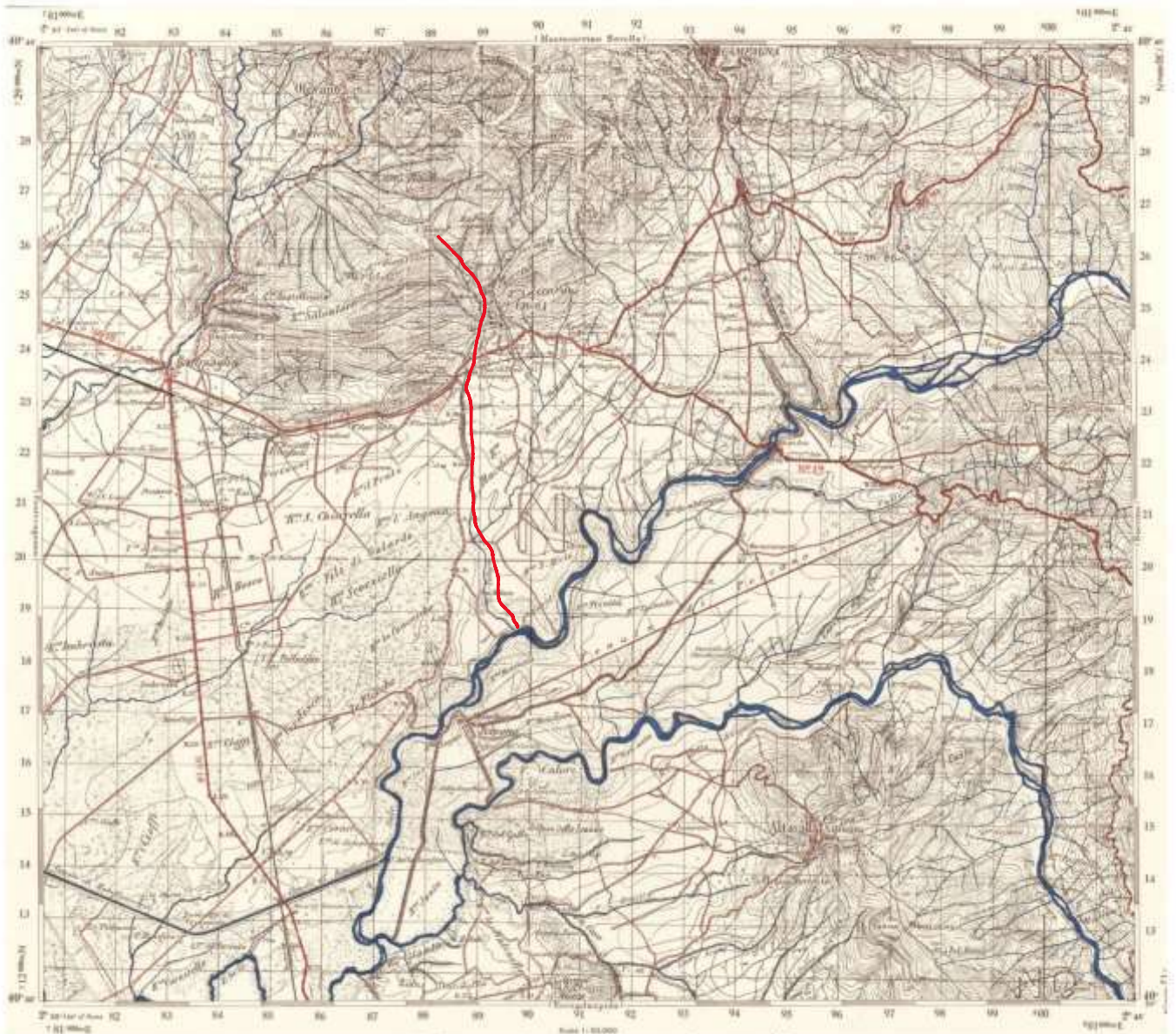


Figura 51 - Istituto Geografico Militare. F. 198 IV (CAMPAGNA)



Torrente "Tiranna Telegro"



N°	DENOMINAZIONE (da valle verso monte)	FOCE (o sbocco)	LIMITI entro i quali si ritiene pubblico il corso d'acqua.
		<u>1° Elenco - R. D. 07/05/1899</u>	
50	Fiume Tusciano	Tirreno	Dalla foce a Casone di Acinno a Km. 2.000 a monte della confluenza colla valle delle coste ( n° 57).
59	Vallone Lagnara	Tirreno per foce di Aversana	Dalla foce all'incontro della via Nazionale di Battipaglia.
60	Fiume Sele	Tirreno	Dalla foce al punto in cui ripassa definitivamente nella Provincia di Avellino.
61	Vallone Cornito	Sele	Dallo sbocco al ponte della Ferrovia.
62	Acqua S. Maria inf. n° 61	Cornito	Dallo sbocco alla confluenza del Rio che scende da Montagna del Castello ad Ovest.
63	Acqua della Tuffara	S. Maria Nuova	Dallo sbocco al ponte della Ferrovia.
64	Acqua S. Maria inf. n° 63	Tuffara *****	Dallo sbocco a Km. 2.000 a monte di Eboli verso R. Patulo.
		<u>3° Elenco - R. D. 22/06/1926</u>	
50	Fiume Tusciano	Tirreno  *****	Dalla foce alle origini comprese le sorgenti zottoli e la sorgente Acero in contrada Castagneto a monte di Olevano Sul Tusciano.
		<u>5° Elenco - D. M. 05/08/1957</u>	
5	Fiume Tusciano	Vallone Cuccario tributario del fiume Tusciano (n° 50)	Tutto il tratto.
6	Sorgente Pescara	Vallone Telegro o Tuffara (n° 63)	Tutto il tratto.
7	Sorgente Acqua dei Pioppi	Sele (n° 60)	Tutto il tratto.
8	Sorgente Casarsa	Sele (n° 60)	Tutto il tratto.
9	Sorgente S. Giovanni di Eboli	Telegro	Tutto il tratto.



*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali,  
di trasporto a rete, informativi e statistici

**Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie**

DIV.2 – infrastrutture ferroviarie contratto di programma

Alla Società RFI S.p.A.  
Direzione Investimenti Area Sud  
Progetti Calabria  
[rfi-din-dis.cal@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dis.cal@pec.rfi.it)

e p.c.

Alla Società Italferr S.p.A.  
Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali  
Area Gestione Progetti Centro-Sud  
PM SA-RC, BATT-PZ-METAPONTO, CT-SR  
c.a.: Ing. G. Calabrò  
[italferr.ambiente@legalmail.it](mailto:italferr.ambiente@legalmail.it)

**Oggetto:** Comitato spontaneo Eboli (Sa) "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE"  
Richiesta audizione tavoli tecnici e decisionali (Cod: 2-2022-int-frez)

*Allegato: segnalazione*

Relativamente all'intervento "Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza" si trasmette la segnalazione pervenuta con prot. M\_INF.TFE.REGISTRO UFFICIALE(I).0003569.19-05-2022 dal Comitato spontaneo di Eboli (SA) "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE".

Si chiede, pertanto, a codeste strutture in indirizzo di fornire gli elementi di riscontro ai punti esposti nella richiesta del presidente del Comitato spontaneo, dott. Giovanni Palladino, di seguito si riporta in allegato.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(Dott. Enrico Maria Pujia)

Il Dirigente della Div. 2  
(Ing. Federico Blasevich)



FEDERICO BLASEVICH  
MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI  
27.05.2022 14:23:35 UTC



ENRICO MARIA PUJIA  
MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI  
31.05.2022 08:28:12 UTC



## ALLEGATO

Preg. me Amministrazioni in indirizzo,

*Il comitato spontaneo "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE" al fine di "Sottrarre la popolazione al pesante impatto dell'attraversamento del centro abitato del Comune di Eboli della nuova Linea Alta Velocità Salerno Reggio Calabria impedendone la realizzazione sul territorio del Comune, e qualora ciò risulti impossibile, ottenendo il minor impatto materiale, sociale, economico ed ambientale, prevedendo anche la realizzazione di mitigazioni e di opere compensative e l'adozione di prescrizioni e modifiche progettuali volte a contenere gli impatti più dannosi, nonché di protocolli e interventi tali da assicurare che da parte delle autorità pubbliche siano esercitati un costante monitoraggio e vigilanza sul loro funzionamento, nonché, ottenere il massimo ristoro economico e sociale possibile dai disagi derivanti dalla realizzazione dell'opera nel territorio del Comune ebolitano"*

In particolare:

1. Tutelare la qualità della vita dei cittadini impattati;
2. Garantire lo sviluppo della personalità di persone con disabilità che avevano trovato nel quartiere Pezza delle Monache un alveo di benessere e tranquillità;
3. Contemperare al massimo le esigenze sociali ed ambientali con lo sviluppo immaginato dall'opera;
4. Valutare attentamente la "Variante Ocra" che il DP ha definito interessante ma che per pigrizia tecnica veniva malamente licenziata (V. allegato), atteso che:
  - a) la "Variante Ocra" oltre ad evitare abbattimenti di abitazioni, replicando lo stesso tracciato previsto in progetto per 4,4 km a Sud del centro abitato, incontra le stesse opere viarie ed idrauliche del tracciato di progetto,
  - b) non interclude molto territorio in più rispetto al tracciato di progetto ed essendo in GA (Galleria Artificiale) ne mitiga comunque l'effetto,
  - c) non vi sono sostanziali differenze altimetriche,
  - d) evita lo svincolo Sa-Rc e i relativi problemi di cantiere e di rifacimento,
  - e) non deve prevedere alcuna opera di compatibilizzazione con il futuro Lotto 0 Salerno - Battipaglia giacché non cambia il tracciato da Battipaglia e Eboli siccome la "Variante Ocra" principia al confine iniziale dell'Area Pip di Eboli,
  - f) in ogni caso farebbe risparmiare i costi di esproprio che potrebbero essere riutilizzato per le opere di compatibilizzazione paventate o, al più, di mitigazione degli impatti.
5. Prevedere, condizionare ed esigere ai fini dell'opera opere mitigatrici e compensatrici per la Comunità impattata, non ultima, l'individuazione di un'area sulla quale trasferire il quartiere così improvvidamente ed irragionevolmente violato e devastato.

**Chiede di essere, quindi, invitato, ascoltato e garantito in tutti i tavoli tecnici decisionali che si terranno sull'argomento.**

Si ringrazia.

Cordiali Saluti.

*Il Presidente*

dr Giovanni Palladino

3386364726





Sei in: Home / Ricerca / Documentazione /

# Progetto di fattibilità tecnica ed economica "Lotto 1a B la linea esistente Battipaglia - Potenza (CUP J71J20000) Tecnica ed Economica Procedimento di riesame e aggiornamento di Impatto Ambientale n. 165 del 1/08/2022

Testo da ricercare:

## Documentazione

Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico

(n.0) Documenti procedura di Valutazione Impatto Ambientale (PNIEC)

Titolo	Sezione
--------	---------

ESPORTA →



# Comune di Eboli

AREA E.Q. LAVORI PUBBLICI

Spett.le Presidente Comitato  
"Pezza delle Monache VIVE - EBOLI VIVE"  
dr. Giovanni PALLADINO

PEC: [giovanni.palladino@pec.it](mailto:giovanni.palladino@pec.it)

**OGGETTO TORRENTE TIRANNA VIA ALTA VELOCITÀ: ID MASE 10642 LOTTO 1A SA Rc EBOLI - VARIANTI  
- COMITATO PEZZA DELLE MONACHE VIVE - RICHIESTA INFORMAZIONI URGENTI ED  
AUTOTUTELA**

In riferimento alla richiesta in oggetto, acquisita agli atti con prot. 6686 del 12.02.2024, non risulta chiaro allo scrivente la progettualità a cui si sta facendo riferimento.

In ogni caso, si trasmette la documentazione relativa all'intervento, in corso di progettazione, denominata "MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE TIRANNA" il cui studio preliminare fu approvato con deliberazione di Giunta Comunale n.354 del 20/09/2018 e che ha ottenuto il finanziamento, prima della sola progettazione ed ora dell'intera realizzazione.

Per ulteriore informazioni e per meglio chiarire la richiesta, si invita la S.V. A prendere contatti con il geom. Sparano al n.0828 328293.

Si allega documento .PDF

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

ing. Gaetano CERRUTI

IL RESPONSABILE DI AREA E.Q.

ing. Giovanni Cannoniero





## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Atto n° 354 del Registro. Seduta del 20/09/2018

Oggetto: Approvazione progetto preliminare studio di fattibilità MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE TIRANNA

L'anno duemiladiciotto il giorno venti del mese di settembre alle ore 17:30 convocata nei modi di legge, si è riunita, nella Sala delle Adunanze della Residenza Municipale la Giunta Comunale, nelle persone dei signori:

N.O.	COGNOME E NOME	PRESENTE	ASSENTE
1	Cariello Massimo	X	
2	Di Benedetto Cosimo Pio	X	
3	Albano Giovanna		X
4	Ginetti Ennio	X	
5	Lamonica Angela	X	
6	Busillo Carmine		X
7	Masala Emilio	X	
8	Senatore Anna	X	

Assume la Presidenza, il **Sindaco Cariello Massimo**;

Partecipa, anche con funzione verbalizzante, il Segretario Generale F.F.Maria Grazia Caputo.

Il Presidente, constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta a deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

Il presente atto è comunicato ai Capigruppo Consiliari contestualmente all'affissione all'albo pretorio on line ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. n° 267/2000.

## PREMESSO

- che con decreto del 9/8/2018 il Ministero dell'Interno – Dipartimento Affari interni e territoriali – Direzione Centrale Finanza Locale ha comunicato la facoltà per i comuni di richiedere il contributo per interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio;
- che gli uffici tecnici comunali hanno proceduto con urgenza alla predisposizione di progettazioni necessarie ai fini della candidatura al predetto decreto;

**VISTO** il progetto preliminare - studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento denominato "MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE "TIRANNA"", vistato dal responsabile del procedimento ing. Lucia Rossi, dell'importo di € 1.851.090,73, di cui € 1.188.333,68 per lavori e oneri per la sicurezza e € 662.757,05 per somme a disposizione, composto dai seguenti elaborati:

1. Relazione tecnico - illustrativa
2. Calcolo sommario della spesa e Quadro economico

e con il seguente quadro economico:

### A - LAVORI

a.1	lavori a corpo (compreso oneri sicurezza interni)		€ 1.176.568,00
a.2	oneri della sicurezza esterni non soggetti a ribasso	1% a.1	€ 11.765,68
<b>TOTALE APPALTO</b>			<b>€ 1.188.333,68</b>

### B- SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE

b.1	somme per lavori in economia		€ 5.500,24
b.1.1	lavori servizi e forniture in economia		€ 3.000,00
b.1.2	oneri di smaltimento demolizione e scavi		€ 2.500,24
b.2	rilevi, accertamenti e indagini		€ 15.000,00
b.3	allacciamenti ai pubblici servizi		€ 1.000,00
b.4	imprevisti	4% di A	€ 47.533,35
b.5	acquisizione aree e immobili		€ 0,00
b.6	accantonamenti per compensazioni/manutenzioni	1% di A	€ 11.883,34
b.7	spese tecniche, di cui:		€ 236.439,34
b.7.1	RUP e personale interno	1% di A	€ 11.883,34
b.7.2	progettazione esterna	DM 143/2013	€ 224.556,00
b.8	altre spese di supporto		€ 0,00
b.9	spese per commissioni giudicatrici	1% di A	€ 11.883,34
b.10	spese per pubblicità gara		€ 2.000,00
b.11	spese per assicurazioni		€ 1.000,00
b.12	spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche		€ 1.000,00
b.13	IVA e altre imposte		€ 329.517,45
b.13.1	IVA sui lavori (22%)	A+b.1+b.4	€ 273.100,80
b.13.2	IVA su spese tecniche (22%)	b.7.2+b.7.3	€ 49.402,32
b.13.3	IVA su altre voci (22%)	b.2+b.3+b.8+b.9+b.10+b.11+b.12	€ 7.014,33
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>			<b>€ 662.757,05</b>

**TOTALE QUADRO ECONOMICO € 1.851.090,73**

**DATO ATTO** che tale intervento è inserito nel Programma triennale delle Opere Pubbliche 2018-2020, annualità 2019, da approvare con altra delibera nell'odierna seduta della Giunta Comunale;

### RITENUTO

- che il predetto progetto preliminare - Studio di fattibilità tecnica ed economica sia meritevole di approvazione;
- di candidare tale progetto all'Avviso approvato con decreto del 9/8/2018 il Ministero dell'Interno – Dipartimento Affari interni e territoriali – Direzione Centrale Finanza Locale;



## **SI PROPONE**

1. Di approvare il progetto preliminare - studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento denominato "MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE "TIRANNA"", vistato dal responsabile del procedimento ing. Lucia Rossi, dell'importo di € 1.851.090,73, di cui € 1.188.333,68 per lavori e oneri per la sicurezza e € 662.757,05 per somme a disposizione, composto dagli elaborati e con il quadro economico riportati in premessa;
2. Di dare atto che il predetto progetto è inserito nel Programma triennale delle Opere Pubbliche 2018-2020, annualità 2019, da approvare con altra delibera nell'odierna seduta della Giunta Comunale;
3. Di candidare tale progetto all'Avviso approvato con decreto del 9/8/2018 il Ministero dell'Interno - Dipartimento Affari interni e territoriali - Direzione Centrale Finanza Locale;
4. Di dare mandato al responsabile dell'Area P.O. Finanze e Tributi di predisporre gli atti per la variazione del DUP 2018-2020 e, in caso di finanziamento delle opere, di predisporre gli atti di variazione del bilancio 2018-2020, inserendo i relativi capitoli di entrata e di spesa per la realizzazione degli interventi;
5. Di dare mandato al legale rappresentante dell'Ente e al dirigente dell'Area P.O. Finanze e Tributi, per quanto di rispettiva competenza, per ogni consequenziale provvedimento ai fini della candidatura del progetto in oggetto.
6. Dichiarare, con successiva ed unanime votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.Lgs 267/2000.

## LA GIUNTA COMUNALE

**VISTO** l'art. 48 del T.U.E.L. 267/2000;

**RITENUTA** la proposta meritevole di approvazione senza alcuna prescrizione;

**DATO ATTO** che in ordine alla proposta deliberativa di cui sopra sono stati resi i prescritti pareri ex art. 49 D.Lgs. 267/2000;

**DATO ATTO** che la presente proposta deliberativa riveste carattere d'urgenza per cui si rende necessario l'imprimatur della immediata esecutività ex art. 134, comma 4°, del D.Lgs. 267/2000;

Con votazione unanime e favorevole espresse nei modi e nelle forme di legge.

### DELIBERA

1. **Di approvare** il progetto preliminare - studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento denominato "MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE "TIRANNA"", vistato dal responsabile del procedimento ing. Lucia Rossi, dell'importo di € 1.851.090,73, di cui € 1.188.333,68 per lavori e oneri per la sicurezza e € 662.757,05 per somme a disposizione, composto dagli elaborati e con il quadro economico riportati in premessa;
2. **Di dare atto** che il predetto progetto è inserito nel Programma triennale delle Opere Pubbliche 2018-2020, annualità 2019, da approvare con altra delibera nell'odierna seduta della Giunta Comunale;
3. **Di candidare** tale progetto all'Avviso approvato con decreto del 9/8/2018 il Ministero dell'Interno - Dipartimento Affari interni e territoriali - Direzione Centrale Finanza Locale;
4. **Di dare mandato** al responsabile dell'Area P.O. Finanze e Tributi di predisporre gli atti per la variazione del DUP 2018-2020 e, in caso di finanziamento delle opere, di predisporre gli atti di variazione del bilancio 2018-2020, inserendo i relativi capitoli di entrata e di spesa per la realizzazione degli interventi;
5. **Di dare mandato** al legale rappresentante dell'Ente e al dirigente dell'Area P.O. Finanze e Tributi, per quanto di rispettiva competenza, per ogni consequenziale provvedimento ai fini della candidatura del progetto in oggetto.
6. **Di dichiarare**, con successiva ed unanime votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del D.Lgs 267/2000.





## Comune di Eboli

Oggetto: Approvazione progetto preliminare studio di fattibilità MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE TIRANNA

- ⌚ Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, come modificato dall'art. 3, comma 2, del D.L. 174/2012 convertito con modificazioni della L. 213/12, in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta, attestante la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, si esprime parere: Favorevole

Eboli, lì 20/09/2018

Il Responsabile Area  
F.to Lucia Rossi

- ⌚ Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, come modificato dall'art. 3, comma 2, del D.L. 174/2012 convertito con modificazioni della L. 213/12, in ordine alla regolarità contabile della presente proposta, attestante la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, si esprime parere: Favorevole

Eboli, addì 20/09/2018

Il Responsabile Area Finanziaria  
F.to Cosimo Marmora

Il Segretario Generale formula, ai sensi del Decreto Sindacale del 21 ottobre 2015, n. 36387, parere di conformità alle leggi, allo statuto e al regolamento.

Eboli, addì 20/09/2018

Segretario Generale  
F.to F.F.Maria Grazia Caputo

*"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs n. 82/2005 modificato ed integrato dal D. Lgs. n. 235/2010, del D.P.R. n.445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa. Il documento informatico è memorizzato digitalmente e conservato presso l'Ente"*

**IL SINDACO**  
F.to Cariello Massimo

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
F.to F.F.Maria Grazia Caputo

---

**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE**

Certificasi che copia della presente delibera è stata pubblicata all'albo Pretorio il 28/09/2018 per la prescritta pubblicazione di quindici giorni consecutivi e vi rimarrà fino al 13/10/2018, n. di pubblicazione

Il Servizio Segreteria Generale  
F.to Raffaella Di Biase

---

**ESECUTIVITA'**

Il sottoscritto Segretario Generale, sulla scorta degli atti d'ufficio, ai sensi dell'art. 134 del T.U.E.L. 18.08.2000 N. 267, certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno 28/09/2018

- [ X ] Perché dichiarata immediatamente eseguibile; (art. 134 – comma 4°)  
[ ] Perché decorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione; (art. 134 – comma 3°)

Lì, 28/09/2018

IL SEGRETARIO GENERALE  
F.to F.F.Maria Grazia Caputo





**Comune di Eboli**

APO SETTORE TECNICO  
E POLITICHE COMUNITARIE

## **MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE "TIRANNA"**

Descrizione elaborato

**DOCUMENTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**

**RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA**

Responsabile del procedimento  
Ing. Lucia ROSSI

Approvazione

Data  
SETTEMBRE 2018



## Comune di Eboli

APO SETTORE TECNICO  
E POLITICHE COMUNITARIE

Il torrente soggetto a rischio idraulico e idrogeologico si trova a monte del centro storico insiste sulla SP350 e attraversa in parte il centro abitato del Comune di Eboli (Sa).



L'intervento riguarda le opere per la realizzazione degli interventi finalizzati alla "Mitigazione del rischio idraulico e idrogeologico del Vallone "Tiranna" nel Comune di Eboli in provincia di Salerno. Trattasi di area di attenzione idraulica con reticolo interessato da elevato trasporto solido e presenza di aree di conoide (rif. Carta della pericolosità da alluvione tav. 46813 rev. giugno 2012 Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idraulico del Fiume Sele.

Geologicamente il Torrente Tiranna nella parte più collinare presenta un alveo profondo incassato nelle breccie carbonatiche afferenti al "Supersistema di Eboli".

Più a valle in prossimità del tratto urbano le sponde del torrente acquisiscono una morfologia più dolce in quanto i versanti sono caratterizzati dalla presenza di coltri di copertura; si tratta in particolare di depositi eluvio colluviali caratterizzati da limi sabbiosi bruno rossastri con clasti, alternati a strati costituiti da clasti in matrice limo sabbiosa, che ammantano la formazione di base; In prossimità del centro abitato sono presenti depositi di conoide alluvionale costituiti da ghiaie e sabbie con elementi carbonatici e flyshoidi, da subangolosi ad arrotondati, eterometrici fino a grandi blocchi. Nell'area oggetto di intervento dallo studio delle carte dell'ADB emergono diverse tipologie di criticità determinate dalla presenza di coltri di copertura di natura eluvio colluviale che risentono della forte erosione e scalzamento al piede





## Comune di Eboli

APO SETTORE TECNICO  
E POLITICHE COMUNITARIE

operata dal torrente; pertanto le coltri vengono mobilizzate dando origine a diverse tipologie di dissesto quale colate detritiche, scivolamenti rotazionali-traslativi. Il materiale mobilizzato durante episodi di intense precipitazioni, invade l'alveo del torrente innescando fenomeni di notevole trasporto solido che ostruiscono pericolosamente l'alveo del torrente soprattutto in corrispondenza dello sbocco situato a ridosso dell'abitato.

A valle di quanto riscontrato, pertanto, si considera prioritaria la sistemazione idraulica del reticolo che interferisce con le infrastrutture importanti del centro abitato di Eboli, SP350 e Via Tiranna, nonché nelle zone contigue e limitrofe più vicine all'abitato in cui si sottolinea la presenza della Scuola Elementare "Ripa". Inoltre, nei tratti a maggior rischio si prevede la protezione del versante nelle zone più prossime all'alveo tramite interventi di ingegneria naturalistica consistenti nell'esecuzione di palizzate rinverdate con talee.

Le opere di cui al presente progetto, sono le seguenti:

Decespugliamento di tutta la vegetazione che attualmente è presente nel letto del reticolo idraulico, interventi volti essenzialmente al taglio a raso erimozione di essenze arboree ed arbustive;

Risagomatura della sezione dell'alveo fino ad ottenere la sezione idonea per la portata da smaltire;

Posa in opera di idoneo pietrame per la corazzatura del fondo (rampa a blocchi) per una parte della larghezza tenendo conto delle caratteristiche del flusso nelle diverse circostanze stagionali;

Consolidamento degli argini, per la maggior parte della lunghezza del tratto, con gabbionate rinverdate;

Creazione in vicinanza tipica degli argini di fossi di guardia;

Realizzazione di palizzate per i tratti di maggiore rischio;

interventi manutentivi con pulizia dell'attuale vasca di confluenza in Via Mario Napoli.

### **CRITICITA'**

L'area ricade nel foglio 468 tavola 46813 dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele.

Dalla CARTA GEOMORFOLOGICA elaborato ID G2, in scala 1:10000 risulta:

G\_AF: area in frana

G\_AC: area interessata da deformazioni lente e diffuse

F\_CDA: conoide detritico-alluvionale attivo, poco o non re inciso

Dalla CARTA INVENTARIO FRANE elaborato ID G3 in scala 1:10000 risulta:

Area soggetta a SCIVOLAMENTO ROTAZIONALE/ TRASLATIVO STATO DI ATTIVITA' QUIESCENTE

Area soggetta a DEFORMAZIONI LENTE E DIFFUSE IN STATO DI ATTIVITA' ATTIVO

Area soggetta a COLAMENTO LENTO IN STATO DI ATTIVITA' QUIESCENTE

Dalla CARTA INTENSITA' DEI FENOMENI FRANOSI elaborato ID G4 in scala 1:10000 risulta:



## Comune di Eboli

APO SETTORE TECNICO  
E POLITICHE COMUNITARIE

intensita' media del fenomeno franoso

Dalla CARTA DEL DANNO, elaborato ID E5, in scala 1:10000 risulta:

Danno medio - Danno elevatissimo

Dalla CARTA DELLA PERICOLOSITÀ DA FRANA, elaborato Id H6, in scala 1:10000 risulta :

PERICOLOSITA' REALE

Pf2: suscettibilità media, per frane da media ad alta intensità e stato compreso tra attivo e inattivo

Pf2a: suscettibilità media, per aree soggette a deformazioni lente e diffuse e stato attivo

PERICOLOSITA' POTENZIALE

P\_utr2: media propensione all'innesco transito invasione per frane paragonabili a quelle che caratterizzano attualmente la stessa Unità Territoriale di Riferimento

Dalla CARTA DEL RISCHIO DA FRANA, elaborato id H7, in scala 1:10000 risulta:

Rischio Reale:

Rf2: Rischio gravante su aree a pericolosità reale da frana Pf2, con esposizione a un danno moderato o medio, nonché su aree a pericolosità reale da frana Pf1, con esposizione a un danno elevato o altissimo

Rf3a: Rischio gravante su aree a pericolosità reale da frana Pf2a, con esposizione a un danno elevato o altissimo per aree soggette a deformazioni lente e diffuse.

Rf2a: Rischio gravante su aree a pericolosità reale da frana Pf2a, con esposizione a un danno moderato o medio, per aree soggette a deformazioni lente e diffuse.

Rf3: Rischio gravante su aree a pericolosità reale da frana Pf3, con esposizione a un danno moderato o medio, nonché su aree a pericolosità reale da frana Pf2, con esposizione a un danno elevato o altissimo.

Rischio Potenziale:

R\_utr3: Rischio potenziale gravante su Unità territoriali di riferimento soggette a pericolosità potenziale Putr\_4 con esposizione a un danno moderato, nonché su Unità territoriali di riferimento soggette a pericolosità potenziale Putr\_3, con esposizione a un danno elevato, infine su Unità territoriali di riferimento soggette a pericolosità potenziale Putr\_2, con esposizione a un danno altissimo.

Dalla CARTA PERICOLOSITA' DA ALLUVIONE C5, in scala 1:10000 risulta:

ZONE DI ATTENZIONE IDRAULICA

reticolo interessato da elevato trasporto solido - area interessata da conoidi.



**MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO E IDROGEOLOGICO DEL TORRENTE "TIRANNA"**

**QUADRO ECONOMICO**

**A – LAVORI**

a.1	lavori a corpo (compreso oneri sicurezza interni)	€ 1.176.568,00
a.2	oneri della sicurezza esterni non soggetti a ribasso 1% a.1	€ 11.765,68
<b>TOTALE APPALTO</b>		<b>€ 1.188.333,68</b>

**B- SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE**

b.1	somme per lavori in economia	€ 5.500,24
b.1.1	lavori servizi e forniture in economia	€ 3.000,00
b.1.2	oneri di smaltimento demolizione e scavi	€ 2.500,24
b.2	rilevi, accertamenti e indagini	€ 15.000,00
b.3	allacciamenti ai pubblici servizi	€ 1.000,00
b.4	imprevisti	€ 47.533,35
b.5	acquisizione aree e immobili	€ 0,00
b.6	accantonamenti per compensazioni/manutenzioni	€ 11.883,34
b.7	spese tecniche, di cui:	€ 236.439,34
b.7.1	RUP e personale interno	€ 11.883,34
b.7.2	progettazione esterna	€ 224.556,00
b.8	altre spese di supporto	€ 0,00
b.9	spese per commissioni giudicatrici	€ 11.883,34
b.10	spese per pubblicità gara	€ 2.000,00
b.11	spese per assicurazioni	€ 1.000,00
b.12	spese per accertamenti di laboratorio, verifiche tecniche	€ 1.000,00
b.13	IVA e altre imposte	€ 329.517,45
b.13.1	IVA sui lavori (22%)	€ 273.100,80
b.13.2	IVA su spese tecniche (22%)	€ 49.402,32
b.13.3	IVA su altre voci (22%)	€ 7.014,33
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>		<b>€ 662.757,05</b>

**TOTALE QUADRO ECONOMICO € 1.851.090,73**

SPESE GENERALI (b.2+b.3+b.4+b.5+b.7+b.8+b.9+b.10+b.11+b.12) € 315.856,02 17,06%



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.  
[rfdin-dis.cal@pec.rfi.it](mailto:rfdin-dis.cal@pec.rfi.it)

e, p.c. Alla Commissione tecnica PNRR-PNIEC  
[COMPNIEC@pec.mite.gov.it](mailto:COMPNIEC@pec.mite.gov.it)

Alla Soprintendenza Speciale per il PNRR del  
Ministero della Cultura  
[ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)

**OGGETTO: [ID 9866]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006. Modifiche introdotte sul progetto di fattibilità tecnica ed economica "Nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria. Lotto 1A Battipaglia-Romagnano e interconnessione con la linea storica Battipaglia-Potenza" per il recepimento di prescrizioni derivanti dalla procedura di VIA e CdS, nonché per affinamenti progettuali. Comunicazione esito valutazione.**

E' pervenuta a questa Direzione Generale la nota del 25/05/2023, acquisita con prot. MASE-86643 del 29/05/2023, con cui codesta 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 l'intervento "*Modifiche introdotte sul progetto di fattibilità tecnica ed economica "Nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria. Lotto 1A Battipaglia-Romagnano e interconnessione con la linea storica Battipaglia-Potenza" per il recepimento di prescrizioni derivanti dalla procedura di VIA e CdS, nonché per affinamenti progettuali*", localizzato nei comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni, Buccino e Palomonte, nella provincia di Salerno, in Campania.

Contestualmente, è pervenuta la nota prot. 142 del 26/05/2023, acquisita al prot. MASE-86531 del 29/05/2023, con la quale codesta Società ha comunicato alle Amministrazioni e agli Enti gestori, l'avvio della procedura volta all'approvazione delle Varianti al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento in questione, ai sensi del combinato disposto dell'art. 44, comma 7 del D.L. 77/2021, convertito dalla L.10/2021 e s.m.i. e dell'art. 4, commi 2 e 2-bis del D.L. 32/2019, convertito dalla L. 55/2019 e s.m.i..

Per memoria, l'intervento "*Nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria. Lotto 1A Battipaglia-Romagnano e interconnessione con la linea storica Battipaglia-Potenza*" è compreso tra quelli la cui realizzazione trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ed è inserito nell'Allegato IV al DL n. 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. n. 108/2021. Per l'intervento è stato, altresì, nominato con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L.

ID Utente: 6887  
ID Documento: VA\_05-Set\_04-6887\_2023-0160  
Data stesura: 14/06/2023

✓ Resp.Set: Di Gianfrancesco C.  
Ufficio: VA\_05-Set\_04  
Data: 22/06/2023

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*



n. 55/2019, il Commissario Straordinario, in quanto l'intervento nel suo complesso è caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale.

Sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della “Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria - Lotto 1A Battipaglia – Romagnano e interconnessione con la LS Battipaglia-Potenza” è stata svolta la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006, conclusasi con il decreto di compatibilità ambientale positivo nel rispetto di condizioni ambientali n.165 del 01/08/2022, reso sulla base dei pareri della Commissione tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/06/2022 e della Soprintendenza Speciale per il PNRR del Ministero della cultura prot. 1187 del 28/06/2022.

In data 12/08/2022, quindi a valle del decreto di compatibilità ambientale, codesta Società ha avanzato istanza di verifica di ottemperanza alle prescrizioni dalla n.1 alla n.4 indicate nel richiamato parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. 1187 del 28/06/2022. Tale procedura si è conclusa con il parere prot. 6203 del 28/11/2022, reso dalla Soprintendenza Speciale sugli esiti delle considerazioni espresse nell'ambito del parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio delle provincie di Salerno e Avellino prot. 6149 del 28/11/2022, di esito positivo di ottemperanza *“fermo restando la necessità di disporre i necessari approfondimenti progettuali, nelle successive fasi progettazione definitiva/esecutiva, come riportato nel parere della Soprintendenza archeologia delle provincie di Salerno e Avellino”*.

Successivamente, il PFTE è stato approvato con determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi (CdS) del 05/12/2022 e determinazione motivata n. 7/2022 del 20 dicembre 2022 del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Premesso quanto sopra, con la citata istanza, acquisita con prot. MASE-86643 del 29/05/2023, codesta Società RFI ha richiesto lo svolgimento della verifica preliminare, ai sensi del combinato disposto dei commi 9 e 9 bis dell'art. 6, del D.Lgs. 152/2006, in ragione della presunta non sostanzialità delle modifiche apportate con la variante proposta. A corredo della predetta istanza sopra citata, ha trasmesso la Lista di controllo e altri elaborati grafici. In detti atti dichiara che la variante proposta consiste negli *“interventi risultati necessari per recepire alcune prescrizioni ad esito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e della CdS nonché taluni affinamenti progettuali resisi necessari nel passaggio dal PFTE approvato dalla CdS al PFTE arricchito per gara (PFTE+)*. Detti interventi non alterano le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera approvata. Gli interventi di modifica al PFTE assentito sono stati suddivisi in diverse categorie riassumibili come segue:

- *Modifiche dell'impronta dei rilevati e delle trincee, che non si ritiene alterino la natura stessa delle opere;*
- *Modifiche al sistema di drenaggio di piattaforma, che prevede l'inserimento di nuove condotte e canali a seguito di un approfondimento dello studio dei recapiti;*
- *Viadotti ferroviari, per i quali in sede di verifica di ottemperanza alle prescrizioni del parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR del 28/06/2022 si sono modificate scansione e architettura delle opere e in alcuni casi sono stati condotti degli adeguamenti delle luci per esigenze idrauliche;*

- *Dissesti, che sono stati rimodulati a seguito di nuovi censimenti e verifica delle aree instabili e dei movimenti gravitativi e che hanno comportato la necessità di introdurre opere di stabilizzazione calibrate in ragione di tali aggiornamenti;*
- *Sistemazioni idrauliche, che prevedono la riprofilatura di alcuni fossi a seguito dell'adeguamento della scansione delle pile dei viadotti e la modifica/aggiunta di alcuni tombini idraulici;*
- *Sistema di cantierizzazione, che ha introdotto alcune modifiche a due aree tecniche e alcune aree di stoccaggio oltre all'aggiunta di una nuova area di stoccaggio”.*

Dall'esame della istanza e della documentazione allegata, emerge che le modifiche apportate sono tese a riscontrare le prescrizioni dettate in ambito della VIA, senza tuttavia precisare quali, ulteriori o di ottimizzazione di quelle già valutate dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con il parere del 28/11/2022.

A tale riguardo si significa che il procedimento corretto da seguire è quello della verifica di ottemperanza previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/2016, e nelle modalità indicate all'art. 4 del Decreto di VIA n.165 del 01/08/2022, che prevede che “Il Ministero della transizione ecologica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali della Commissione VIA e, in collaborazione con il Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali dettate dalla Ministero della cultura.

Inoltre, in merito agli affinamenti progettuali sviluppati nel passaggio dal PFTE approvato dalla CdS al PFTE arricchito per gara (PFTE+), diversamente da quanto ritenuto da codesta Società, dalla lettura della documentazione trasmessa si rileva la significatività e sostanzialità delle varianti e modifiche proposte rispetto al PFTE già valutato e oggetto del citato decreto di compatibilità ambientale n.165 del 01/08/2022.

Infatti, la Lista di controllo riporta che “rispetto alla precedente fase di PFTE, il maggior dettaglio progettuale ha portato ad un affinamento di alcune aree di cantiere”, costituite da 4 aree di stoccaggio e da 2 aree tecniche, oltre all'individuazione di una ulteriore area di stoccaggio (AS.12). Negli allegati e nella relazione di cantierizzazione sono riportate le planimetrie a confronto delle aree di cantiere. Nella Lista di controllo viene altresì riportato che vi è “un incremento del quantitativo di materiali da gestire come sottoprodotto”, senza tuttavia fornirne una quantificazione anche approssimativa. Inoltre, la proposta prevede l'aggiornamento delle aree di cantiere destinate allo stoccaggio delle terre.

Con riferimento alle aree di dissesto, a seguito dei rilievi geologici e geomorfologici di dettaglio, che hanno considerato una fascia di 1 km per lato a ridosso del tracciato ferroviario, e dell'interpretazione dei risultati delle campagne di indagini geognostiche realizzate nel 2021 e nel 2022, sono state censite ulteriori 4 aree di instabilità gravitativa, non individuate nel precedente PFTE approvato, che passano così da n. 19 a n. 23, e per le quali sono previsti interventi per la messa in sicurezza.

Inoltre, per quasi tutte le aree di dissesto idrogeologico già censite, la proposta di variante prevede, rispetto al precedente PFTE valutato dalla Commissione tecnica PNRR-PNIEC nell'ambito della VIA svolta, l'aggiornamento e la modifica delle scelte progettuali precedentemente individuate per la stabilizzazione dei fenomeni franosi presenti. Modifiche che prevedono l'applicazione di una diversa tipologia di intervento per la messa in sicurezza delle aree rispetto a quanto proposto nello Studio di Impatto Ambientale valutato nella VIA. A seconda del



caso specifico, viene prevista la realizzazione di paratie di pali di diverso diametro, trincee drenanti in luogo dei pozzi strutturali e drenanti e viceversa. Fatto questo che richiede operare con un supplemento valutativo delle componenti ambientali idrogeologia e suolo/sottosuolo, anche per verificarne in termini preventivi la potenziale efficacia per la riduzione del rischio frana.

La proposta progettuale prevede, inoltre, interventi di sistemazione idraulica, che si rendono necessari a seguito dell'adeguamento della scansione delle pile dei viadotti intervenuto con il PFTE+ e per risolvere interferenze con la viabilità. Allo scopo, sono state individuate n. 5 riprofilature dei canali per allontanare le linee di scolo all'area di fondazione delle pile. Infine, è prevista la modifica e l'inserimento ulteriori tombini idraulici a seguito delle modifiche progettuali.

Pertanto, in ordine agli interventi sopra indicati e previsti nella variante proposta, esaminati gli elementi informativi forniti da codesta Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche degli interventi stessi, si ritiene che non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi. Ciò porta a ritenere necessario svolgere un approfondimento valutativo in ordine ai potenziali impatti sulle componenti ambientali interessate dagli interventi proposti, da espletarsi nell'ambito della verifica di assoggettabilità alla VIA, ex art. 19, oppure attraverso la procedura di riesame e aggiornamento del provvedimento di VIA PNRR emanato che consentirebbe la continuità valutativa della Commissione tecnica PNRR-PNIEC competente ai sensi dell'art. 8 c.2-bis. Il soggetto proponente dovrà provvedere a presentare allo scrivente Ministero l'istanza corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del decreto legislativo 152/2006.

Per quanto riguarda invece le modifiche apportate, finalizzate al riscontro delle prescrizioni dettate in ambito della VIA, ulteriori o di ottimizzazione di quelle già valutate dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con il parere del 28/11/2022, dovrà procedersi con la procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28, D.Lgs. 152/2006, coinvolgendo il Ministero della cultura al quale la presente è inviata per opportuna conoscenza.

**La Dirigente**

Orsola Renata Maria Reillo

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Al Segretario Generale*

Al Tar Lazio, sede di Roma  
Sezione Seconda Ter  
[tarrm-sezionesecondaprotocolloamm@ga-cert.it](mailto:tarrm-sezionesecondaprotocolloamm@ga-cert.it)

**TRASMESO VIA PEC**

**OGGETTO: Adempimento ordinanza n. 348/2024 Tar Lazio, Sezione Seconda Ter - n. 12946/2022 Reg. Ric. (Comune di Eboli c/ MITE ed altri).**

In riferimento al giudizio specificato in oggetto, per quanto di competenza di questo Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in ottemperanza all'ordinanza istruttoria n. 348/2024, si rimanda al contenuto della relazione già in atti, che si allega alla presente (all. 1), con le precisazioni e integrazioni che seguono.

Preliminarmente si rappresenta che i profili di censura del ricorso introduttivo del presente giudizio riguardano aspetti di natura ambientale, che, come già rilevato, esulano dalla sfera di competenza della scrivente Amministrazione.

Come più volte precisato, infatti, la determinazione del Comitato Speciale ha contenuto meramente ricognitivo delle risultanze della Conferenza di Servizi, nell'ambito della quale confluiscono tutti i pareri e le autorizzazioni rilasciati dalle competenti Amministrazioni pubbliche e private interessate. In altre parole, si tratta di un sub-procedimento a carico delle Amministrazioni competenti in materia, il cui operato viene semplicemente ratificato dal Comitato Speciale nella determinazione motivata, che integra e sostituisce quella conclusiva della Conferenza dei Servizi.

A tal proposito, si ribadisce, inoltre, che, nell'ambito della procedura illustrata con la relazione agli atti, il Comitato Speciale opera in un ruolo attivo per il superamento di eventuali dissensi che dovessero emergere in Conferenza di Servizi. Lo stesso non può in alcun modo esprimere valutazioni nel merito delle funzioni attribuite per legge alle altre Amministrazioni a vario titolo coinvolte nel procedimento in esame.

A ulteriore chiarimento della procedura già illustrata nella precedente relazione, si precisa, altresì, che nel Parere n. 1/2022, emesso ai sensi dell'art. 44, comma 1, del DL 77/2021, il Comitato Speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni



relative al “*perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio*”, le ricadute sul PFTE così come modificato e integrato secondo le seguenti fattispecie:

- a) conferma delle originarie scelte progettuali;
- b) parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali);
- c) variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali).

In merito, il Responsabile del Procedimento dell'intervento ha dichiarato che “*dall'attività conoscitiva è derivata una parziale ricalibrazione delle scelte progettuali di alcune opere (modifiche non sostanziali)*”, allegando a supporto il documento “*Relazione di sintesi sulle attività di studio e indagini per il perfezionamento delle conoscenze del terreno e del territorio*”. In proposito, la Commissaria straordinaria, nella nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, evidenziava che “*Non si procede alla trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica come previsto dal sopracitato art. 44 comma 6, in quanto lo stesso non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla versione inviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi del comma 1 del medesimo art. 44, fatte salve le integrazioni documentali trasmesse da RFI nell'ambito del procedimento di verifica dell'ottemperanza e di autorizzazione paesaggistica, allegata alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi*”. Il Comitato, pertanto, in sede di determinazione motivata, ha confermato, per quanto non ancora attuato, le prescrizioni contenute nel Parere 1/2022 sopra richiamato.

Invero, solo nel caso in cui, in sede di Conferenza di servizi, emergesse la necessità di introdurre modifiche sostanziali al progetto, con l'accordo degli Enti interessati, la proposta di variante sostanziale deve essere sottoposta al riesame del Comitato Speciale. Nel caso di specie, non essendo intervenuti dissensi qualificati, la Conferenza di Servizi si è conclusa sulla base delle posizioni prevalenti e, pertanto, conformemente al disposto normativo, il progetto non è stato ritrasmesso al Comitato Speciale, che, dunque, è rimasto estraneo a tutte le fasi successive all'emissione della determinazione motivata.

Relativamente alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali, di cui parte ricorrente contesta l'illegittimità anche con riferimento alla determinazione motivata del Comitato Speciale, si precisa che la stessa è demandata, ai sensi dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021, al Soggetto verificatore ex art. 26 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (vigente *ratione temporis*).

Ciò risulta evidenziato a pag. 56 della determinazione motivata n. 7/2022, il cui contenuto, nella parte che rileva in questa sede, si riporta testualmente: “*la verifica di adempimento alle prescrizioni afferenti all'intero procedimento autorizzativo sin qui condotto, ivi incluse le prescrizioni di cui al paragrafo 2.2 della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore ex art. 26 del vigente Codice dei Contratti. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (“In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della*

*procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali”).*

In merito agli “aggiornamenti del procedimento di verifica e di valutazione come in atti avviato, nonché sull'eventuale impatto sul PFTE approvato”, si ribadisce che, con l'emissione della determinazione motivata n. 7/2022, relativa al progetto in contestazione nel presente giudizio, il Comitato Speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha concluso l'attività ad esso attribuita dalla legge. La procedura successiva alla suddetta determinazione esula dalla sfera di competenza di questo Consesso; conseguentemente, lo scrivente non può esprimere alcuna valida valutazione sull'eventuale impatto sul PFTE approvato, in quanto la fase di appalto ed esecuzione dell'opera è affidata alla stazione appaltante.

#### ELENCO ALLEGATI:

all. 1 – relazione per adempimento ordinanza cautelare n. 1105/2023 (prot. 3105.10-03-2023).

Ing. Gennaro DE VIVO



Gennaro De Vivo  
Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti  
01.02.2024 13:04:40  
GMT+01:00