

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



S.O. AMBIENTE ED ENERGY SAVING

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO	DOC.
R C 2 I	A 1	R 2 2	R G	M D 0 0 0 0	0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	S.O. specialistiche	Febbraio 2024	S.O. specialistiche	Febbraio 2024	N. Mancuso	Febbraio 2024	C. Colaianni Febbraio 2024

ITALFERR S.p.A.
Dott.ssa Carolina Colaianni
Ordine Agrotecnico e Agronomico Laureandi
di Roma, Rieti e Viterbo
67645

File: RC2IA1R22RGMD0000001A

n. Elab.:

INDICE

PREMESSA	3
ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MASE	5
CARATTERISTICHE E SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO.....	5
GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE	15
GESTIONE MATERIE E RIFIUTI E PIANO UTILIZZO TERRE (PUT)	16
CANTIERIZZAZIONE	17
ALLEGATI.....	19
SINOTTICO DI RISCONTRO	21
MASE-2024-0022688- OSSERVAZIONI DEL COMITATO "IMPATTATI ALTA VELOCITÀ - PEZZA DELLE MONACHE VIVE -EBOLI VIVE" IN DATA 07/02/2024.....	22
MASE-2024-0024204 - OSSERVAZIONI DELLA CITTADINA, DOTT.SSA ROSA CARAFA, IN DATA 08/02/2024	28
MASE-2024-0024213 - OSSERVAZIONI DEL CITTADINO VENOSI ERASMO, IN DATA 08/02/2024	40

PREMESSA

Con nota prot. RFI-DIN-DIS.CAL\PEC\P\2022\0000023 del 7/02/2022 è stata avviata la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del “Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza”.

La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, di concerto con la Soprintendenza speciale per il PNRR, con decreto n. 165 del 1 agosto 2022 ha espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale.

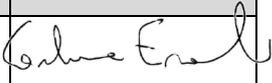
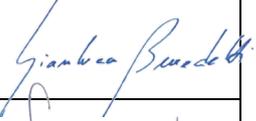
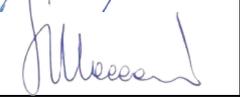
Successivamente con nota prot. RFI-VDO.DIN.DISC.SRC\PEC\P\2023\0000059 del 22/11/2023 è stata avviata la procedura di riesame e aggiornamento del provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale n. 165 del 1/08/2022 relativo al progetto di fattibilità tecnica ed economica “Lotto 1a Battipaglia-Romagnano e interconnessione con la linea esistente Battipaglia – Potenza (CUP J71J20000110008)”- Varianti al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Con nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001872 del 13/02/2024, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica effettuate, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha ritenuto necessario richiedere integrazioni ai fini del completamento dell'istruttoria, come prevista dall'art. 24 del D. Lgs.152/06.

Il presente documento viene prodotto al fine di coordinare il riscontro alle richieste di integrazioni avanzate dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC analizzate nel successivo capitolo “ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MITE”.

Infine, vengono riportate in Annesso 1 le controdeduzioni alle osservazioni pervenute da parte del Pubblico nell'ambito della suddetta procedura.

Le integrazioni richieste riguardano diversi aspetti della progettazione e quindi i relativi riscontri sono frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue.

S.O.	Aspetti di competenza	Progettista / responsabile	firma
Ambiente ed Energy Saving	Aspetti Ambientali (Richiesta 1.1.a)	Dott.ssa C. Ercolani	
Ingegneria Ambientale e del Territorio	Aspetti ambientali della cantierizzazione e gestione terre e rocce da scavo (Richieste 3.1.a e 3.2.a)	Ing. S. Padulosi	
Geologia	Aspetti di geologia e acque sotterranee (Richiesta 2.1.a)	Dott. geol. G. Benedetti	
Cantierizzazione, Interferenze E Programma Lavori	Aspetti relativi alla cantierizzazione (Richieste 4.1.a e 4.1.b)	Ing. S. Maccari	
S.O. Opere civili-Idraulica ed Idrologia	Aspetti idraulici	Ing. A. Vittozzi	



**LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA
NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA
LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA
LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2I	A1 R 22	RG	MD0000 001	A	4 di 42

Alla presente relazione vengono inoltre allegati, per farne parte integrante, i documenti indicati al capitolo in calce "ALLEGATI".

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</p>												
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RC2I</td> <td>A1 R 22</td> <td>RG</td> <td>MD0000 001</td> <td>A</td> <td>5 di 42</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RC2I	A1 R 22	RG	MD0000 001	A	5 di 42
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RC2I	A1 R 22	RG	MD0000 001	A	5 di 42								

ANALISI DELLE INTEGRAZIONI DI PROGETTO MASE

CARATTERISTICHE E SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO

1.1 Per il progetto presentato, si richiede di:

1.1.a Effettuare una descrizione sintetica del progetto, anche con l'ausilio di tabelle integrate da descrizioni, ed eventualmente da immagini e fotosimulazioni, in cui siano chiaramente confrontate le opere e le aree di lavoro del PFTE approvato con tutte quelle del PFTE per appalto che hanno subito una modifica. Dovrà inoltre essere effettuata una comparazione descrittiva sintetica tra gli effetti ambientali delle medesime opere ed aree di lavoro del PFTE approvato e quelle del PFTE per appalto.

In particolare, per la fase di cantiere, si richiede di aggiornare il progetto ambientale della cantierizzazione qualora si prevedano modifiche (localizzazione, estensione, numero delle aree di cantiere, stoccaggio etc.).

Analisi / riscontro della richiesta:

Il progetto delle parti variate assoggettato a VIA si è reso necessario, come noto, in seguito ad alcune modifiche apportate al progetto assentito del Lotto 1a della Nuova Linea AV Battipaglia-Romagnano derivate da ottimizzazioni progettuali intervenute in seguito all'acquisizione di nuove campagne di indagine, nuovi sondaggi geologici e nuovi rilievi. Le nuove indagini sono state effettuate per via delle aree a rischio idrogeologico rilevate in sede di PFTE per le quali si è dovuto monitorare e valutare lo stato (attivo, quiescente, ecc.) e l'avanzamento.

Il nuovo livello progettuale e l'acquisizione di nuove informazioni rispetto al PFTE approvato hanno fatto sì che all'interno del PFTE per appalto confluissero alcune modifiche al progetto tra le quali alcune non rilevanti, variazioni al corpo dei rilevati e delle trincee, altre invece più consistenti come, ad esempio, la variazione degli estesi interventi di stabilizzazione dei versanti.

Come si evince dalla Relazione generale di SIA le modifiche oggetto di ulteriore approfondimento sono state:

- ❖ la riprofilatura di alcune sistemazioni idrauliche, principalmente di canali e fossi irrigui;
- ❖ la ripermimetrazione delle opere di stabilizzazione dei dissesti, per lo più in riduzione, a seguito di modifica della tipologia di intervento.

Le analisi sono state condotte in coerenza con quanto contenuto nell'esito della Valutazione ambientale preliminare nella quale si richiedeva un supplemento valutativo di alcune componenti ambientali quali l'idrogeologia, il suolo e sottosuolo, ecc..

In sintesi, i nuovi interventi oggetto di valutazione consistono in:

- ❖ per i dissesti (trincee drenanti, paratie, pozzi drenanti e strutturali, reti paramassi e chiodature):
 - ✓ n. 22 opere di stabilizzazione variate;
 - ✓ n. 5 di nuova realizzazione
- ❖ per le sistemazioni idrauliche mediante riprofilatura con sezione trapezia dei fossi e canali e rivestimento in massi sciolti;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024	COMMESSA RC2I	LOTTO A1 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO MD0000 001	REV. A

- ✓ n. 5 canali soggetti a riprofilatura in seguito a nuova scansione delle pile dovute al recepimento delle prescrizioni della SS-PNRR;
- ✓ n.2 tombini idraulici di nuova realizzazione

Tutti questi interventi riguardano opere di stabilizzazione dei versanti e messa in sicurezza idraulica dei fossi e torrenti hanno dunque la finalità di migliorare le condizioni di sicurezza del territorio.

Da un punto di vista progettuale l'aspetto principale tenuto in considerazione ai fini delle valutazioni ambientali è stata la riduzione delle superfici interessate dagli interventi che da più di 50 ha coinvolti nel PFTE approvato diminuiscono a circa 36 ha del PFTE per appalto. Ulteriore dato rilevato con lo stesso fine è quello inerente alle aree naturali coinvolte, rappresentate da roveti, querceti e pioppeti, che sono diminuite scendendo da circa 11.5 ha a 7 ha.

La tipologia di interventi individuati nel PFTE per affidamento è stata scelta in modo tale da garantire la sicurezza dell'infrastruttura nel rispetto dell'ambiente naturale dei luoghi. Tutte le soluzioni progettuali illustrate nel prosieguo, sono finalizzate a mantenere per quanto possibile gli aspetti morfologici e ambientali naturali dei luoghi mitigando l'impatto degli interventi strutturali sia a livello estetico paesaggistico sia naturalistico. Nel caso dei dissesti, infatti, ove previsti interventi strutturali di stabilizzazione (e.g. paratie di pali/pozzi), l'impatto paesaggistico degli stessi è sempre mitigato dall'inerbimento del versante mediante la realizzazione di tappeti erbosi costituiti da miscugli di sementi selezionati al fine di favorire il reinserimento della vegetazione potenziale. Tali interventi hanno il fine di proteggere i versanti dagli effetti erosivi delle acque meteoriche anche mediante l'ausilio di un sistema di canalette idrauliche superficiali. Allo stesso scopo sono previsti interventi areali (trincee e pozzi drenanti) e lineari (paratie al piede dei versanti) con l'obiettivo di regimare le acque superficiali e quelle di infiltrazione. Nel caso di versanti a franosità potenziale è previsto l'utilizzo di reti paramassi con chiodature per la cui realizzazione viene effettuata dapprima la pulizia delle aree che verranno successivamente rinaturalizzate.

Per quanto invece riguarda le riprofilature di fossi e canali, per la protezione di spalle e pile dei viadotti, si interverrà mediante la sistemazione dell'alveo e degli argini tramite massi sciolti che favoriranno il successivo reinsediamento della vegetazione riparia rappresentata in prevalenza da canneti.

Di seguito si riporta una sintesi degli interventi di stabilizzazione dei dissesti per i quali vengono anche riportate le informazioni circa la tipologia di dissesto rilevato e se attivo o quiescente.

Parte variata (WBS)	Interventi previsti dal PFTE	Interventi previsti dal PFTE per appalto	Superficie PFTE (mq)	Superficie PFTE per appalto (mq)	note
<i>Comune di Campagna</i>					
GB01	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	50.869	7.908	Franosità potenziale
GB02	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	54.430	8.122	Franosità potenziale
GB03	Paratie di pali D1200 N° 8 pozzi strutturali e drenanti Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 Paratia di pali D1500 a quiconce Trincee drenanti Sistemazione idraulica	40.529	23.847	Colamento lento superficiale/planare; Attivo/quiescente
GB04	Paratie di pali D1200 N° 3 pozzi strutturali e drenanti	Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	271	3.045	Complesso; Attivo

Parte variata (WBS)	Interventi previsti dal PFTE	Interventi previsti dal PFTE per appalto	Superficie PFTE (mq)	Superficie PFTE per appalto (mq)	note
	Trincee drenanti Sistemazione idraulica				
GB05	Paratie di pali D1200 N° 6 pozzi strutturali e drenanti Trincee drenanti Sistemazione idraulica	N° 4 pozzi strutturali e drenanti Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	475	11.868	Complesso; Quiescente
GB06	Paratie di pali D1200 N° 3 pozzi strutturali e drenanti Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 N° 7 pozzi strutturali e drenanti Trincee drenanti Sistemazione idraulica	42.216	18.045	Complesso; Quiescente
GB07	Paratie di pali D1200 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D500 Sistemazione idraulica	13.297	290	Rotazionale; Quiescente
GB23	Nessun intervento	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	-	1.209	Caduta massi; Attivo
GB24	Nessun intervento	Paratia di pali D500 Sistemazione idraulica	-	289	Complesso; Attivo
<i>Comune di Contursi Terme</i>					
GB08	Trincee drenanti	Paratia D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	7.867	5.243	Colamento lento; Attivo
GB09	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	6.411	1.439	Franosità potenziale
GB10	Nessun intervento	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	-	2407	Franosità potenziale
GB11	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	50.035	10.382	Franosità potenziale
GB25	Nessun intervento	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	-	4.477	Franosità potenziale
GB26	Nessun intervento	Paratia di pali D500 Sistemazione idraulica	-	690	Complesso; Attivo
<i>Comune di Sicignano degli Alburni</i>					
GB12*	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	78.563	8.550	Franosità potenziale
GB13	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	23.459	5.825	Franosità potenziale
GB14	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature Sistemazione idraulica	21.817	946	Franosità potenziale
GB15	Paratie D1200 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratie di pali D1500 5 Pozzi drenanti Trincee drenanti Sistemazione idraulica	22.356	16.898	Colamento lento; Attivo
<i>Comune di Buccino</i>					
GB16	Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	27.423	3.266	Colamento veloce e Franosità potenziale; Quiescente
GB17	Paratia D1200	Paratia D1500 a quinconce Sistemazione idraulica	-	-	Rotazionale/movimento complesso; quiescente

Parte variata (WBS)	Interventi previsti dal PFTE	Interventi previsti dal PFTE per appalto	Superficie PFTE (mq)	Superficie PFTE per appalto (mq)	note
GB18	N° 17 pozzi strutturali e drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	1.494	27.930	Complesso coalescente; Attivo
GB19	N° 10 pozzi strutturali e drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 a quinconce Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	1.358	31.920	Complesso; Quiescente
GB20	Paratia di pali D1200 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	48.518	26.945	Colamento lento
GB21	Paratia di pali D1200 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 -D500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	63.867	17.542	Colamento lento
GB22A	N° 8 pozzi strutturali e drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	2.600	8.679	Complesso e rotazionale; Attivo
GB22B	N° 18 pozzi strutturali e drenanti Sistemazione idraulica	Paratia di pali D1500-D500 Trincee drenanti Sistemazione idraulica	1.500	7.677	Colamento lento; Quiescente

Uno dei principali benefici che comportano le nuove tipologie di opere di stabilizzazione dei versanti deriva come si evince dalla precedente tabella dal minor consumo di suolo e dalla minor sottrazione di aree naturali e seminaturali. Inoltre, laddove gli interventi di PFTE per appalto risultano superiori, è in generale dovuto alla presenza di dissesti attivi o ad elevato rischio.

Come detto per quanto attiene alle modifiche progettuali apportate alle sistemazioni idrauliche queste si sono rese necessarie a valle delle modifiche ai viadotti ferroviari derivate dalla Verifica di Ottemperanza alle Condizioni ambientali del MiC e degli approfondimenti degli studi idrologici/idraulici. In generale questi interventi hanno lo scopo di garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura di progetto con il territorio e la sicurezza del corpo ferroviario. Tra i criteri progettuali si è sempre data preferenza ai criteri di ingegneria naturalistica utilizzando, laddove possibile, opere di protezione di tipo "flessibile" quali massi sciolti, che costituiscono un'affidabile protezione dall'azione erosiva della corrente di piena.

A seguire le modifiche in sintesi:

IN05	Tombino Scatolare 4,0 X 4,0 alla pk 12+315	Modifica della sistemazione a monte e a valle del tombino
IN06	Tombino Scatolare 3,0 X 4,0 alla pk 12+600	
IN08	Tombino Scatolare 5,0 X 5,0 alla pk 20+440	
IN10	Tombino Scatolare 3,0 X 3,0 alla pk 30+359,00	
IN12	Tombino Scatolare 2,0 X 2,0 alla pk 35+010,00	

Nel caso dei tombini IN05, IN06, IN08 ed IN12, similmente al caso del tombino IN10, in fase di PFTE non si prevedeva alcuna sistemazione idraulica.

IN15	Tombino scatolare 3,0 X 4,0 alla pk 30+590,00	Nuovo tombino
IN13	Tombino scatolare 2,0 X 3,0 alla pk 35+154	

Infine nello SIA viene riportato l'aggiornamento dei canali IN14 e IN16 che sono stati modificati per compatibilizzare gli interventi con alcune opere.

In merito al complesso delle opere variate si sottolinea come le aree di cantiere non variano rispetto a quelle aree individuate nel PFTE approvato, di cui il Progetto Ambientale della Cantierizzazione è parte integrante. Non vi sono, pertanto, modifiche agli accessi, alla viabilità e, più in generale, al sistema di cantierizzazione approvato, motivo per il quale i potenziali effetti sono stati considerati simili in termini di valutazione della significatività ambientale e solo per biodiversità e consumo di suolo si è registrata una effettiva riduzione del livello di significatività.

Le considerazioni e le valutazioni dei potenziali effetti hanno tenuto conto, soprattutto per le variazioni dei dissesti, della diversa copertura del suolo secondo una lettura che prende in considerazione valore ecologico e pressione antropica così come definita da ISPRA nella Carta della Natura.

WBS	PFTE assentito	PFTE per appalto	Corne biotopes	VE*	PA*
GB01	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive	basso	media
GB02	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive	basso	media
GB03	Pozzi drenanti Trincee drenanti	Trincee drenanti	Oliveti	basso	media
GB04	Pozzi drenanti Trincee drenanti	Trincee drenanti	Formazioni boschive	alto	media
GB05	Pozzi drenanti Trincee drenanti	N° 4 pozzi drenanti Trincee drenanti	Formazioni boschive	alto	media
GB06	Pozzi drenanti Trincee drenanti	N° 7 pozzi drenanti Trincee drenanti	Oliveti, seminativi	basso	media
GB07	Trincee drenanti	Sistemazione idraulica	Oliveti	basso	media
GB09	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Seminativi, formazioni boschive	medio	medio
GB10	Nessun intervento	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive	Medio	Media
GB11	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive, seminativi	medio	bassa
GB12	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive	Basso/ medio	Bassa/ media
GB13	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive, oliveti	Basso	media
GB14	Sistemazione idraulica	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive, seminativi	basso	media
GB16	Sistemazione idraulica	Trincee drenanti	seminativo	Basso	media
GB18	Pozzi drenanti	Trincee drenanti	Oliveto, seminativo	basso	bassa
GB19	Pozzi drenanti	Trincee drenanti	Formazioni boschive	basso	Media
GB22a-b	Pozzi drenanti	Trincee drenanti	oliveti	basso	Bassa

WBS	PFTE assentito	PFTE per appalto	Corne biotopes	VE*	PA*
GB23	Nessun intervento	Reti paramassi e chiodature	Formazioni boschive	basso	media
GB 26	Nessun intervento	Paratia di pali D500 Sistemazione idraulica	oliveti	basso	media

A seguire si riportano delle rappresentazioni esemplificative degli interventi variati. Nello specifico vengono proposti dei raffronti con: la sistemazione finale di alcuni canali, alcune trincee drenanti e pozzi strutturali drenanti e una soluzione i cui si applicano le reti paramassi.

Il primo esempio riporta la sistemazione finale di alcuni canali soggetti a riprofilatura dell'alveo con massi scioli - WBS – VI01-1,2,3



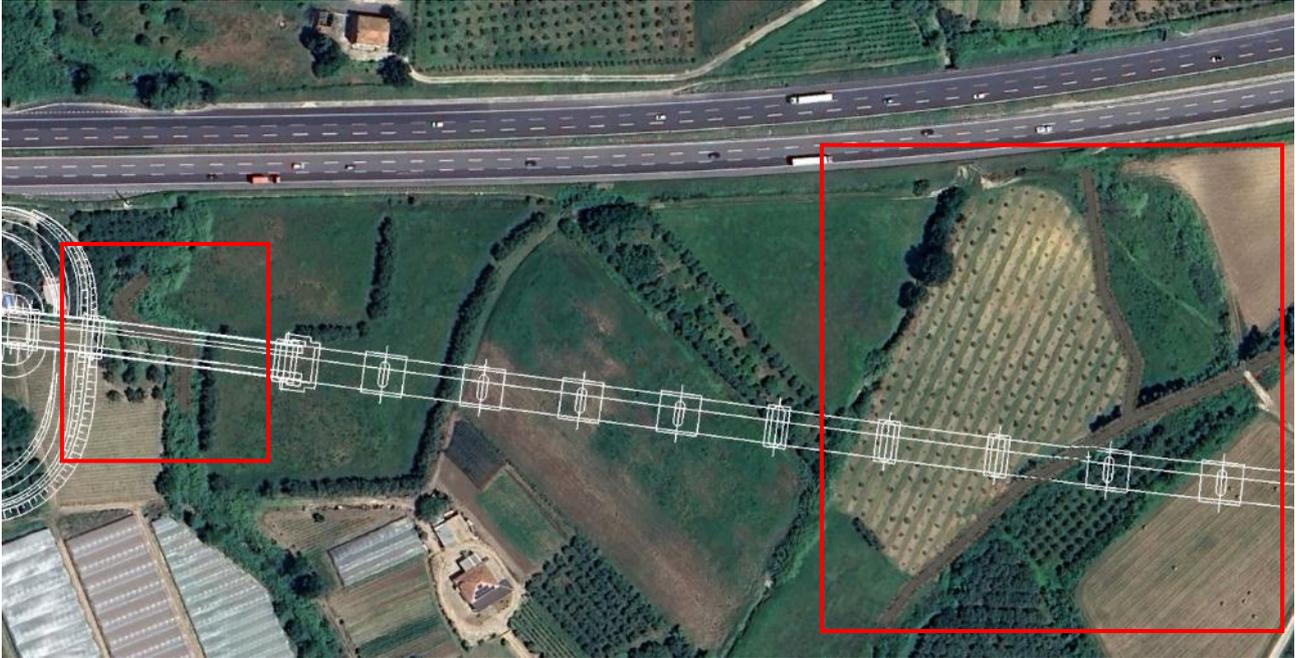
Il sovrapposto tra le due soluzioni progettuali, in rosso il PFTE e in nero il PFTE per affidamento



Area di intervento ante operam

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2I	A1 R 22	RG	MD0000 001	A	11 di 42

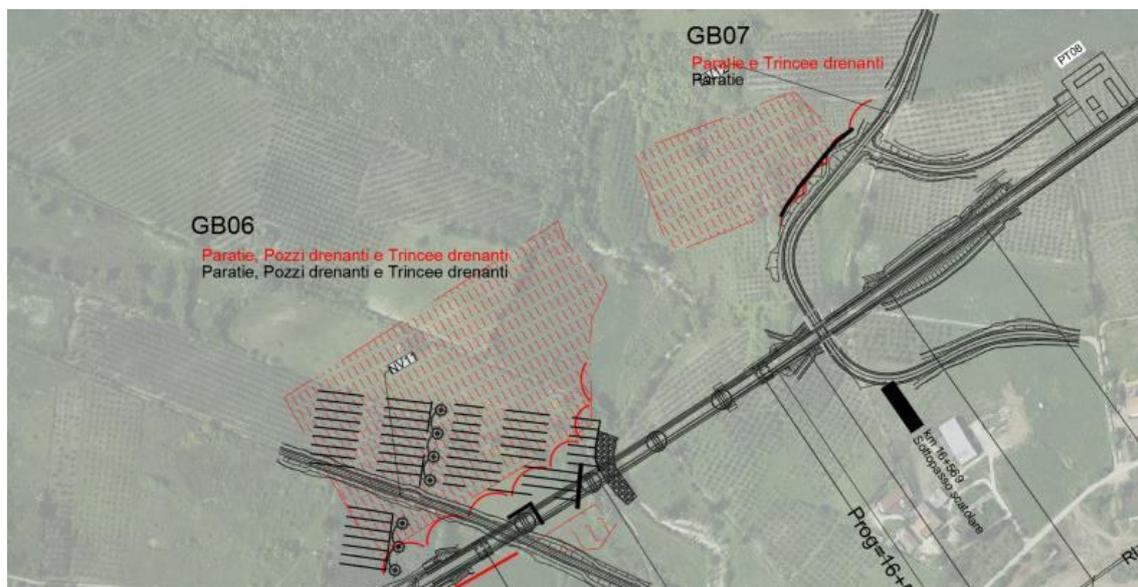


Area di intervento soluzione di PFTE post operam



Area di intervento soluzione di PFTE per affidamento post operam

La seconda casistica rappresenta l'occupazione delle aree di sistemazione dei dissesti - WBS GB06 e GB07. Si propone una rappresentazione su foto aerea della fase di corso d'opera nella quale, al fine della realizzazione delle trincee, si dovranno predisporre le aree rimuovendo eventuale vegetazione presente. Al termine delle lavorazioni le aree saranno restituite al loro stato precedente tramite reintroduzione della vegetazione sottratta con l'attenzione di non introdurre elementi arborei al di sopra delle trincee.



Il sovrapposto tra le due soluzioni progettuali, in rosso il PFTE e in nero il PFTE per affidamento



Area di intervento ante operam

Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione
Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024

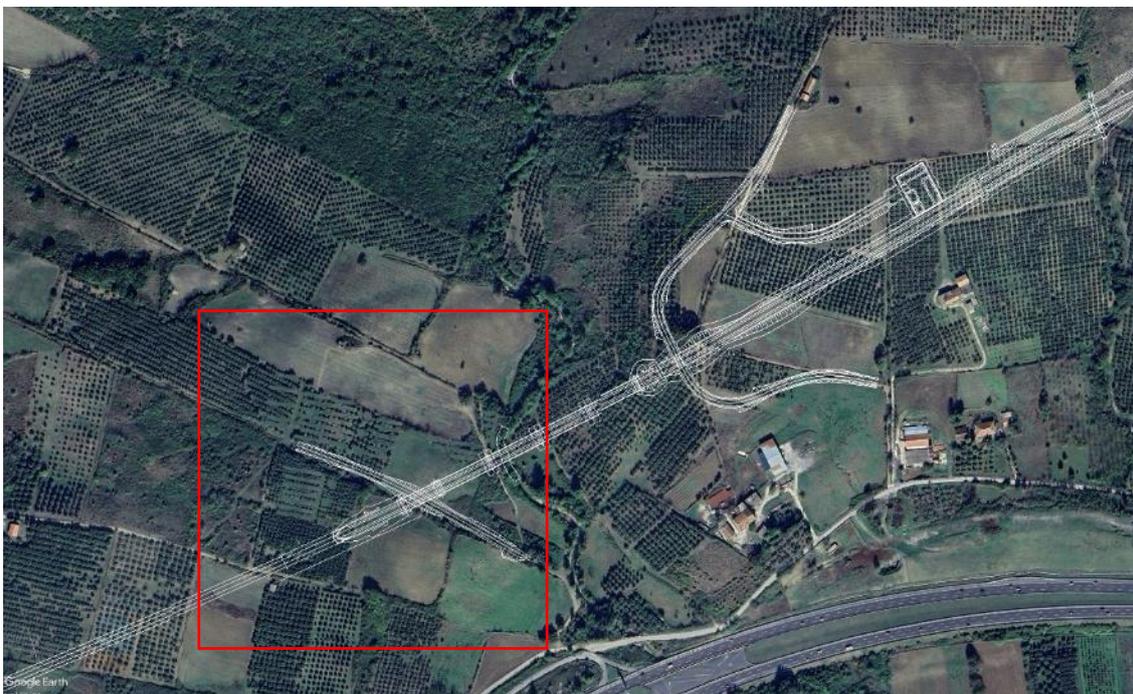
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RC2I	A1 R 22	RG	MD0000 001	A	13 di 42



Area di intervento soluzione di PFTE corso d'opera

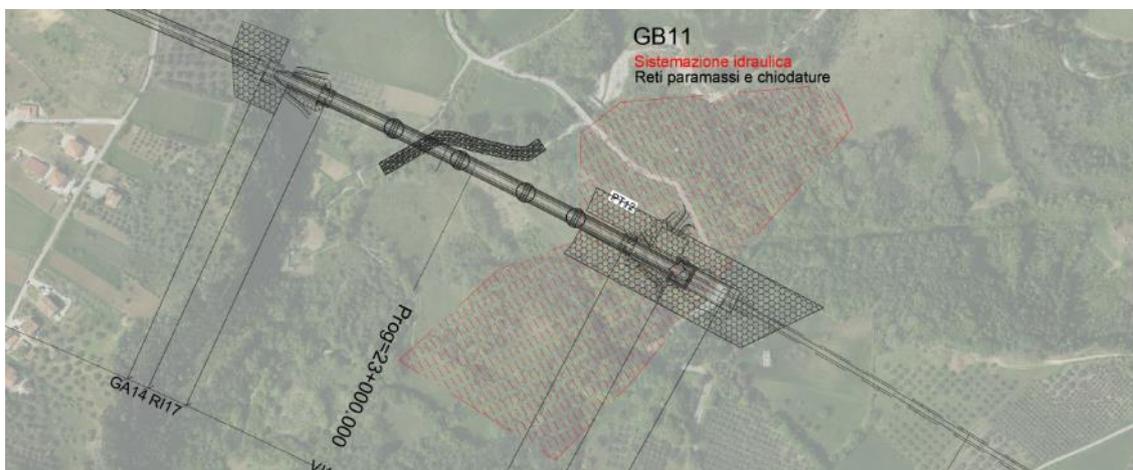


Area di intervento soluzione di PFTE per affidamento corso d'opera



Area di intervento soluzione di PFTE per affidamento post operam

In ultimo si riporta il dettaglio della protezione di un imbocco con rete paramassi – WBS GB11. La casistica in esame rappresenta la variazione della tipologia di intervento da sistemazione idraulica del versante tramite regimazione superficiale delle acque e applicazione di una rete paramassi. Le differenze sono riconducibili in una minore superficie e in una cantierizzazione meno impattante.



Il sovrapposto tra le due soluzioni progettuali, in rosso il PFTE e in nero il PFTE per affidamento



PFTE per affidamento GB11 post operam (il fotoinserimento del viadotto e l'imbocco sono inerenti il PFTE approvato)

GEOLOGIA E ACQUE SOTTERRANEE

2.1 Per la componente acque sotterranee si richiede di:

2.1.a fornire l'ubicazione e la descrizione delle sorgenti (captate e non), in particolare in corrispondenza delle aree soggette a modifiche progettuali in corso di nuova valutazione della Commissione; ciò al fine di escludere eventuali interferenze con la circolazione idrica sotterranea. Ci si riferisce soprattutto alle interferenze con le sorgenti, e le gallerie per cui sono state impartite le prescrizioni riportate nel parere del CSLP n. 1 del 24 febbraio 2022 e ribadite nella successiva "Determinazione Motivata n. 7/2022 del Comitato Speciale del CSLLPP".

Analisi / riscontro della richiesta:

Nel corso dello studio geologico eseguito per l'area in esame sono stati contattati sia i Comuni che gli Enti gestori delle reti acquedottistiche per raccogliere dati e informazioni relativamente alle captazioni (pozzi e sorgenti) presenti all'interno di tutti i territori comunali ricadenti all'interno dell'area di 2 km dal tracciato in progetto. Parallelamente, sono stati censiti e cartografati tutti i punti d'acqua osservati durante le diverse campagne di rilevamento, che consistono principalmente in pozzi ad uso irrigui, alcune sorgenti captate e alcune aree umide. Queste attività di censimento hanno portato all'individuazione di circa 250 punti d'acqua, che sono stati codificati e riportati nell'elaborato *Carta dei punti d'acqua censiti e dell'indice DHI RC2IA1R69N3GE0002001A* nella quale sono anche

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024	COMMESSA RC2I	LOTTO A1 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO MD0000 001	REV. A

rappresentati i risultati del calcolo dell'indice DHI (Drawdown Hazard Index), per la valutazione del potenziale impatto.

GESTIONE MATERIE E RIFIUTI E PIANO UTILIZZO TERRE (PUT)

3.1 Nell'ambito della documentazione presentata non risulta presente la stima dei materiali provenienti dalle opere di stabilizzazione, dalle opere riferite al reticolo idrografico superficiale interferito e dagli interventi sulla viabilità. Al riguardo, si richiede al Proponente di:

3.1.a indicare i quantitativi di materiali da approvvigionare per gli interventi oggetto del riesame rispetto alle pertinenti wbs del progetto avente ID 8024 aggiornando anche la stima dei rifiuti connessi alla realizzazione delle opere oggetto di riesame.

3.2 Si evidenzia, inoltre che, relativamente alla quantificazione delle terre e rocce da scavo per le nuove opere di imbocco, nel SIA di cui al procedimento in oggetto si parla di una diminuzione senza però fornire informazioni sul quantitativo, ma al contrario nella nota prot. n. 0102702 del 23-06-2023 del MASE "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", viene riportato che.... 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.....

In merito a quanto riportato si chiede di:

3.2.a chiarire e documentare con appositi elaborati la reale quantificazione e gestione delle terre e rocce da scavo.

Analisi / riscontro della richiesta:

Nel seguito si riporta una tabella riepilogativa con i volumi di terre e rocce da scavo prodotti per la realizzazione degli interventi oggetto della presente procedura, per la cui descrizione si rimanda al punto 1.1.a.

WBS	Tipologia	Produzione complessiva [m ³]	Fabbisogno [m ³]	Rifiuti [m ³]
GB01	Reti paramassi e chiodature	1.318	0	0
GB02	Reti paramassi e chiodature	1.354	0	0
GB03	Trincee drenanti	65.832	43.061	3.001
GB04	Trincee drenanti	16.245	10.038	1.063
GB05	N° 4 pozzi drenanti Trincee drenanti	32.504	16.860	2.107
GB06	N° 7 pozzi drenanti Trincee drenanti	47.134	27.059	2.608
GB07	Sistemazione idraulica	3.809	947	135
GB08	Reti paramassi e chiodature	16.617	10.564	1.016

WBS	Tipologia	Produzione complessiva [m ³]	Fabbisogno [m ³]	Rifiuti [m ³]
GB09	Reti paramassi e chiodature	242	0	0
GB10	Reti paramassi e chiodature	411	0	0
GB11	Reti paramassi e chiodature	1.730	0	0
GB12	Reti paramassi e chiodature	1.419	0	0
GB13	Reti paramassi e chiodature	1.006	0	0
GB14	Trincee drenanti	158	0	0
GB15	Trincee drenanti	34.952	18.738	2.481
GB16	Trincee drenanti	6.897	4.585	492
GB17	Trincee drenanti	20.441	4.201	600
GB18	Reti paramassi e chiodature	61.157	39.436	4.116
GB19	Paratia di pali D500 Sistemazione idraulica	77.129	47.907	5.089
GB20	Reti paramassi e chiodature	66.237	41.976	4.535
GB21	Reti paramassi e chiodature	47.229	27.421	2.920
GB22A	Trincee drenanti	10.943	5.683	597
GB22B	Trincee drenanti	31.467	17.142	1.903
GB23	N° 4 pozzi drenanti Trincee drenanti	202	0	0
GB24	N° 7 pozzi drenanti Trincee drenanti	15.600	72	13
GB25	Sistemazione idraulica	753	0	0
GB26	Reti paramassi e chiodature	6.043	287	41

La tabella di cui sopra non riporta le sistemazioni idrauliche, in quanto la stima delle stesse è ricompresa all'interno delle relative opere principali di linea.

In merito alla variazione della produzione di terre e rocce da scavo associata alle opere variare oggetto di questa procedura, si chiarisce che le aree di cantiere adibite al deposito intermedio non variano rispetto a quanto già esaminato nel PFTE approvato (ID8024).

CANTIERIZZAZIONE

4.1 Premesso che, nella documentazione presentata per il riesame in oggetto non ci sono elaborati specifici per la fase di cantiere, atteso che nella nota prot. n. 0102702 del 23-06-2023 del MASE "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*", viene riportato che..... *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). Si chiede di:*

4.1.a indicare i tempi di esecuzione delle opere oggetto di riesame chiarendo le tempistiche d'impiego delle diverse aree a servizio di tali interventi;

4.1.b confrontare i tempi di esecuzione degli interventi oggetto di riesame con i tempi previsti nella configurazione presa in esame per il progetto avente ID 8024.

Analisi / riscontro della richiesta:

In merito a quanto oggetto della presente procedura, per la cui descrizione si rimanda al punto 1.1.a, si chiarisce che le aree di cantiere non variano rispetto a quelle individuate nel PFTE approvato (ID 8024).

Al momento, rispetto al PFTE approvato (ID8024), non sono prevedibili modifiche ai tempi di esecuzione delle lavorazioni per le opere oggetto della presente procedura.

ALLEGATI

**ANNESSE 1 - RISCONTRO OSSERVAZIONI DEI PRIVATI, ASSOCIAZIONI E PUBBLICHE
AMMINISTRAZIONI**

ELABORATI TECNICI

Sono da intendersi allegati alla presente relazione gli elaborati elencati nel seguito che integrano ed aggiornano la documentazione già consegnata.

- RC2IA1R69N3GE0002001A - Carta dei punti d'acqua censiti e dell'indice DHI
- RC2IA1R11RHGA0000003 - Relazione sull'interferenza delle opere di sostegno con la falda
- RC2IA1R09P7ID0002005A - Planimetria di Progetto Viadotto sul Fiume Sele
- RC2IA1R09W9ID0002005A - Sezioni ante/post operam Viadotto sul Fiume Sele

ANNESSO 1

RISCONTRO OSSERVAZIONI DEI PRIVATI, ASSOCIAZIONI E PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024	COMMESSA RC2I	LOTTO A1 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO MD0000 001	REV. A

SINOTTICO DI RISCONTRO

MASE-2024-0022688- Osservazioni del Comitato "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE -Eboli VIVE" in data 07/02/2024			
Cod.	OSSERVAZIONE	Controdeduzione	Riferimento elaborato
1	Osservazioni in merito al mancato rispetto della continuità del percorso del "Torrente Tiranna" del Comune di Eboli (Sa)	Pag. 22	
2	Variante di tracciato di attraversamento del centro abitato di Eboli denominata "Variante OCRA"	Pag. 22	
2.a	Irregolarità Procedurale - l'aggiornamento del provvedimento di V.I.A. in termini procedurali non era più previsto.	Pag. 23	
2.b	Irregolarità Ambientali	Pag. 24	
2.c	Mancato assolvimento del procedimento di ottemperanza – impropria sovrapposizione di Autorizzazioni Ambientali	Pag. 25	
2.d	Obbligatoria rivalutazione delle scelte di tracciato	Pag. 26	
2.e	Omessa seria valutazione di tracciati alternativi più rispettosi dell'ambiente -	Pag. 27	
MASE-2024-0024204 - Osservazioni della Cittadina, Dott.ssa Rosa Carafa, in data 08/02/2024			
Cod.	OSSERVAZIONE	Controdeduzione	Riferimento elaborato
I	Violazione degli artt. 3 bis, 3 ter e 3 quater, 4, 5 e 6 nonché dell'artt. 11 e ss. D.lgs. 3.4.2006 N. 152 e s,m,i, sull'omissione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – vizio che inficia l'intero procedimento	Pag. 30	
II	Violazione di: 1) D.lgs. 152/2006 art. 10; 2) Direttiva 92/43/CEE "Habitat"; 3)Direttiva 2009/147/CE "Uccelli"; 4) DPR n. 357/1997; 5) Linee Guida nazionali per la valutazione di incidenza (VINcA)-Direttiva 92/43/CEE "Habitat" articolo 6, paragrafi 3 e 4 Intesa del 28.11.2019 (Rep. atti n. 195/CSR 28.11.2019), ai sensi dell'art. 8, comma 6 della legge 5 giugno 2003, n.131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 303 del 28.12.2019	Pag. 33-34	
III	Violazione della L.394/91, della Legge n. 33/1993 della Regione Campania e della norma di salvaguardia adottate dalla G.R. Campania con la delibera n. 1540/24.4.2023	Pag. 35	
IV	Carenza documentale	Pag. 36	RC2IA1R11PZGB0000001 RC2IA1R11PZGB0000002 RC2IA1R11RHGB0000001 RC2IA1R11RHGA0000003
V	Carenza sul piano delle indagini	Pag. 37	RC2IA1R11RHGB0000001A
VI	Affermazioni obiettivamente sorprendenti	Pag. 38	RC2IA1R09RIID0002002A RC2IA1R09P7ID0002005A RC2IA1R09W9ID0002005A RC2IA1R09PZID0002027A
VII	Ancora in punto di carenza documentale	Pag. 39	
MASE-2024-0024213 - Osservazioni del Cittadino Venosi Erasmo, in data 08/02/2024			
Cod.	OSSERVAZIONE	Controdeduzione	Riferimento elaborato
1	Manca l'aggiornamento del PUT	Pag. 40	
2	Manca la valutazione DNSH	Pag. 41	
3	Cementificazione del Torrente Tirana	Pag. 41	
5	Infine, non si comprende e riguarda una osservazione di carattere generale la pendenza è da transito di treni di merci pesanti.	Pag. 42	

MASE-2024-0022688- Osservazioni del Comitato "Impattati Alta Velocità - Pezza delle Monache VIVE -Eboli VIVE" in data 07/02/2024

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

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

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

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

Ad ogni buon fine si segnala che non vi è alcuna variazione sul tracciato già approvato.

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 CSLPPP](#) 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 risultanti 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 indicazione di nuova conferenza dei servizi e nuova deliberazione del [CS CSLPPP](#).

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA è stata avviata dal Proponente sulla base delle indicazioni fornite dal MASE con la nota del 23/06/2023 prot. n. 0102702 pubblicata sul sito del MASE.

b - Irregolarità Ambientali - A tal proposito, da ultimo, il [CS CSLPP](#), 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.

Analisi / riscontro della richiesta:

In merito al mancato approfondimento delle conoscenze del territorio si rimanda a quanto indicato in riscontro al punto 1.

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.

Analisi / riscontro della richiesta:

Si precisa che le opere oggetto della procedura in esame sono al di fuori del perimetro delle opere per le quali è stata avviata la verifica di ottemperanza.

Il MASE, con la nota del 23/06/2023 n. 0102702 pubblicata sul sito del Ministero, ha chiarito 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 Tecnica PNRR-PNIEC e, in collaborazione con il Ministero della cultura, verifica l’ottemperanza alle condizioni ambientali dettate dalla Ministero della cultura.” E pertanto si rappresenta che la verifica di ottemperanza avviata riguarda le condizioni espresse dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nell’ambito della precedente valutazione ID8024.

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 particolare 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, eccettuato 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](#).

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

Pertanto, si precisa che le opere oggetto della presente procedura non prevedono alcuna modifica al tracciato già approvato.

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.

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

Pertanto, si precisa che le opere oggetto della presente procedura non prevedono alcuna modifica al tracciato già approvato.

MASE-2024-0024204 - Osservazioni della Cittadina, Dott.ssa Rosa Carafa, in data 08/02/2024

I Violazione degli artt. 3 bis, 3 ter e 3 quater, 4, 5 e 6 nonché dell'artt. 11 e ss. D.lgs. 3.4.2006 N. 152 e s,m,i, sull'omissione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – vizio che inficia l'intero procedimento

Si riscontra, innanzitutto, la gravissima e ingiustificabile omissione dell'imprescindibile **valutazione ambientale strategica (V.A.S.)** che è assolutamente necessaria, anche nella specie, ai sensi dell'art. 6 D.Lgs. n. 152/2006 e in conformità all'art. 4, comma 3 e comma 4, lettera a), dello stesso decreto.

1. Segnatamente, come è noto, "la valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi: a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto; b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, e successive modificazioni" (si cfr. l'art. 6, commi 1 e 2, lettere a) e b), D.Lgs. n. 152/2006). A sua volta, l'allegato II (Progetti di competenza statale) ricomprende, al numero 10), anche le "opere relative a: - tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza, nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza". Ne deriva di assoluta e testuale evidenza che l'intervento doveva essere preventivamente sottoposto alla procedura di V.A.S. sia ai sensi della lettera a) (perché si tratta di un progetto di competenza statale che coinvolge una linea ferroviaria AV di circa 400 km.), sia, comunque, ai sensi della lettera b) (perché, come ritenuto dallo stesso proponente in sede di presentazione della sua istanza, il progetto ha richiesto l'effettuazione della valutazione di incidenza ex D.P.R. n. 357/1997 da parte della Commissione Tecnica.

2. Tali norme devono, peraltro, necessariamente leggersi in combinato disposto con il precedente art. 3 quater, commi 1, 2 e 3, D.Lgs. n. 152/2006 che ha codificato, in materia ambientale, il "principio dello sviluppo sostenibile" per garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future, ha esteso l'applicazione di tale principio anche all'attività della pubblica amministrazione "per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione" e ha riconosciuto il "principio di solidarietà" al fine di salvaguardare e di migliorare la qualità dell'ambiente futuro.

3. Né, certamente, in senso contrario, potrebbe mai opporsi che, in realtà, il PFTE ha avuto ad oggetto soltanto una ben determinata tratta ferroviaria (Battipaglia-Romagnano al Monte), avente una lunghezza limitata a circa 35 km. Ed invero, è agevole replicare che:

- l'intervento previsto all'allegato IV al D.L. n. 77/2021 è la "realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria" che, quindi, complessivamente inteso, doveva essere sottoposto a V.A.S.;
- la suddivisione in diversi lotti funzionali di tale intervento non esimeva, comunque, dall'effettuare la V.A.S. su ogni singolo lotto e, segnatamente, sul Lotto 1 Battipaglia-Praia a Mare, avente comunque la considerevole lunghezza di 127 km.;
- l'ulteriore e non consentita frammentazione del Lotto 1 in ben tre sub-lotti (Lotto 1a Battipaglia-Romagnano al Monte, Lotto 1b Romagnano al Monte-Buonabitacolo e Lotto 1c Buonabitacolo-Praia a Mare), sulla quale si ritornerà anche in seguito, ha, quindi, comportato la manifesta elusione e violazione della normativa in materia di V.A.S., parcellizzando l'intervento in più progetti distinti, pur se inscindibilmente connessi tra di loro;
- una valutazione preventiva era tanto più necessaria in quanto avrebbe dovuto operare una ricognizione complessiva (e di insieme) degli effetti ambientali di un intervento infrastrutturale di tale rilevanza e complessità da rappresentare, ex se, un "piano" o "programma" destinato a valere per un numero indeterminato di anni e, comunque, ad essere ultimato in tempi estremamente lunghi;
- nessuna deroga alla normativa in materia di V.A.S. è, infine, possibile rinvenire nelle disposizioni del D.L. n. 77/2021, non senza dimenticare la particolare natura "rafforzata" dei principi posti dalla prima parte del D.Lgs. n. 152/2006 che "costituiscono i principi generali in tema di tutela dell'ambiente, adottati in attuazione degli articoli 2, 3, 9, 32, 41, 42, 44, 117 commi 1 e 3 della Costituzione e nel rispetto degli obblighi internazionali e del diritto comunitario" (si cfr. l'art. 3 bis, comma 1, D.Lgs. n. 152/2006).

Giova evidenziare che l'obbligo dell'esperimento della VAS è inequivocabilmente sancito anche dalla Guida Operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'Ambiente (**cd. DNSH**) allegato alla circolare n. 32 del 30.12.2021 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, laddove, a pag. 256 (cfr.

scheda n. 23 – Infrastrutture per il trasporto ferroviario) risulta testualmente affermato: << *Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi. L'infrastruttura per il trasporto su ferrovia è ad alta intensità di utilizzo del suolo, uno dei principali fattori di deterioramento dell'ecosistema e di perdita di biodiversità. Pertanto, gli investimenti progetti devono garantire che: -) la valutazione di Impatto ambientale (VIA) sia stata completata in conformità con le direttive UE sulla valutazione d'impatto ambientale (2014/52/UE) e sulla valutazione ambientale strategica (2001/42/CE) o altre disposizioni nazionali equivalenti; -) tali valutazioni d'impatto dovrebbero, come minimo, identificare, valutare e mitigare qualsiasi potenziale impatto negativo delle attività, dei progetti o dei beni designati sugli ecosistemi e sulla loro biodiversità e dovrebbero essere valutati e condotti in conformità con le disposizioni delle direttive UE sugli habitat e sugli uccelli*>>.

Un obbligo ineludibile, posto che il criterio del DNSH è la pietra angolare del PNRR dal quale deriva il finanziamento dell'opera in rassegna. Specularmente, ignorare il predetto obbligo equivale a praticare un percorso che si pone al di fuori del tracciato segnato dal legislatore europeo.

Analisi / riscontro della richiesta:

Ai sensi della Norma Nazionale (art. 6 comma 12 del D. Lg.vo 152/2006 e s.m.i) tale verifica non è richiesta per progetti ma come indicato per la modifica ai piani.

“Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale, urbanistica o della destinazione dei suoli conseguenti all'approvazione dei piani di cui al comma 3-ter, nonché a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020)”.

Il Violazione di: 1) D.lgs. 152/2006 art. 10; 2) Direttiva 92/43/CEE “Habitat”; 3) Direttiva 2009/147/CE “Uccelli”; 4) DPR n. 357/1997; 5) Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA)-Direttiva 92/43/CEE “Habitat” articolo 6, paragrafi 3 e 4 Intesa del 28.11.2019 (Rep. atti n. 195/CSR 28.11.2019), ai sensi dell’art. 8, comma 6 della legge 5 giugno 2003, n.131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 303 del 28.12.2019

E’ la stessa proponente a dichiarare nell’istanza da cui trae origine la procedura che rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/91 ed ai siti di Rete Natura 2000 il progetto ricade parzialmente all’interno dell’area ZSC (Zona Speciale di Conservazione) “Fiume Tanagro e Sele” [codice IT8050049], dell’area ZPS (Zona Protezione Speciale) “Medio Corso del Fiume Sele - Persano” [codice IT8050021]. Dal che consegue l’obbligo di esperire la procedura di **valutazione d’Incidenza ambientale**. Che nel caso di specie è evidentemente ed innegabilmente quella **appropriata o di livello II**, ciò in considerazione dell’elementare sillogismo che segue:

a) la **Valutazione Appropriata** è identificata dalla Guida metodologica CE (2001) sulla Valutazione di Incidenza (art. 6.3 Direttiva 92/43/CEE “Habitat”), come Livello II del percorso logico decisionale che caratterizza la VInCA. formato da quattro livelli. Essa segue il Livello I e viene attivata qualora la fase di screening di Incidenza si sia conclusa in modo negativo, ovvero nel caso in cui il Valutatore, nell’ambito

della propria discrezionalità tecnica, non sia in grado di escludere che il (P/P/P/I/A) possa avere effetti significativi sui siti Natura 2000;

b) nella nota del MASE n. 0213851/29.12.2023, pag. 2/6 è annotato il seguente inciso: “*Pertanto, in ragione delle potenziali interferenze con le aree protette, la Valutazione d’Incidenza è integrata nella procedura VIA, ai sensi dell’art. 10 del DLgs n. 152/2006*”; il tenore del quale risulta incompatibile con la formulazione di un avviso diverso in capo al soggetto Valutatore.

Ma è poi lo stesso proponente ad affermare di aver inteso provvedere ad una valutazione d’incidenza appropriata (cfr. par. 4.1.1.5 integrazione SIA). Insomma, il punto risulta non essere controverso.

Sta di fatto che il risultato non è conforme ai propositi: il primo rilievo da formulare è che manca uno studio d’incidenza ambientale ad hoc, come invece prescritto dalla Normativa vigente. A pag. 55 delle richiamate Linee Guida è dato leggere quanto segue: << *Seppure l’allegato G del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. risulta contenere alcuni elementi tipici degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), lo Studio di Incidenza si deve distinguere da esso per i riferimenti specifici agli habitat e alle specie per cui i siti Natura 2000 potenzialmente interessati sono stati designati. Nello studio di incidenza le analisi delle componenti ambientali tipiche del SIA (es. aria, acqua, atmosfera, suolo, rumore, fauna e flora, etc.), vengono approfondite e riportate solo quando ritenute fondamentali per la valutazione delle interferenze nei confronti degli obiettivi di conservazione sito specifici*>>. Un’affermazione che non si presta ad interpretazioni: lo Studio d’Incidenza deve essere un elaborato **altro ed autonomo** rispetto allo studio d’impatto ambientale. Nel caso di specie è stato invece prodotto da parte del proponente un solo elaborato, denominato studio d’impatto ambientale, che evidentemente nelle intenzioni di quest’ultimo deve assolvere anche alla funzione propria dello Studio d’Incidenza. Trattasi però di una scelta chiaramente contraria alla volontà del Legislatore.

Né può essere considerato sufficiente a tale proposito l'elaborato denominato "SCREENING DI VInCA - Format di supporto screening VInCA come da allegato I "Linee guida nazionali per la Valutazione d'Incidenza (VInCA)", posto che le linee guida impongono, comunque, in sede di VInCA appropriata la redazione ed il deposito di un elaborato conforme alle prescrizioni riportate nell'allegato G del DPR 357/97, cosa che nel caso di specie, stante la obiettiva pochezza del contenuto del richiamato elaborato del proponente, non sussiste.

E' pertanto inevitabile registrare la clamorosa assenza del SInCA prescritto dal Legislatore

Altresi, la scrivente denuncia che in barba a quanto prescritto i queste ultime il proponente ha omesso del tutto l'indicazione della **Bibliografia, della sitografia e dell'appendice allo Studio.**

Una carenza strettamente correlata quella che, oggettivamente, costituisce la più grave tra quelle che affliggono l'elaborato in rassegna, ossia la totale **difformità** dello stesso al paradigma ritraibile dai criteri che costituiscono i cardini della Valutazione Appropriata, analiticamente descritti ai capitoli 3.3. e 3.4 delle più volte richiamate Linee Guida, una carenza che balza agli occhi a seguito della consultazione della sezione

dello studio in oggetto che secondo il proponente dovrebbe assolvere alla funzione di Studio d'Incidenza [cfr. paragrafi nn. 3.2.1 e 4.1.1.5, su tutti].

La lettura dell'elaborato rimanda un quadro nel quale è ostico intravedere i profili di una esaustiva ed aggiornata raccolta dei dati ambientali (faunistici e floristici).

Aspetto riguardo al quale è bene rammentare che se il reperimento degli stessi avviene mediante indagini bibliografiche è d'obbligo citare la fonte e l'anno di pubblicazione e che se la produzione dei richiamati dati avviene invece attraverso indagini dirette è doveroso descrivere il metodo, la data e la georeferenziazione del sito di campionamento.

Per tacere del fatto che lo SInCA non può prescindere da un'analisi delle incidenze puntuale, aggiornata ed esaustiva, per tutte le componenti biotiche presenti nell'area di rete natura 2000, in particolare: fauna, flora, vegetazione ed ecosistemi, con particolare riferimento alle specie ed agli habitat d'interesse prioritario; ed altresì che lo studio deve mettere in evidenza le relazioni esistenti tra l'intervento e le singole componenti biotiche in termini puntuali e non generici.

Ebbene, di tutto ciò non c'è traccia nell'elaborato. E' in tal modo possibile spiegare l'assenza di **Bibliografia, della sitografia e dell'appendice allo Studio.**

Si ha la sensazione di trovarsi al cospetto del risultato di un'attività considerata né più né meno che un adempimento burocratico.

Risulta in tal modo tradito lo spirito con il quale prima il legislatore Europeo e poi quello nazionale hanno inteso prevedere lo studio d'incidenza in rassegna, un dato significativamente espresso nel punto in cui la Direttiva 92/43 contiene l'enunciazione del legislatore dell'Unione del principio legale secondo cui ogni Stato membro deve sentirsi obbligato ad adottare ogni misura necessaria ad impedire che nelle zone protette si verifichino delle perturbazioni in grado di produrre "conseguenze significative" circa il raggiungimento degli scopi della direttiva; il paragrafo 3, poi, stabilisce che ogni piano o progetto che possa avere delle "incidenze significative" sul sito stesso debba essere oggetto di una opportuna valutazione. Ebbene, proprio tale disposizione della Direttiva Habitat, che costituisce la normativa fondamentale nell'ambito della tutela della biodiversità nel contesto comunitario, è stata oggetto di una Comunicazione della Commissione

Europea [C.(2018) 7621 final] volta a fornire la corretta interpretazione di tale disposizione, segnatamente del sintagma **"carattere significativo del danno alla biodiversità"**.

Il titolo della Comunicazione della Commissione è <<Gestione dei siti Natura 2000 – Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat)>>.

E' in questa sede che la Commissione Europea sottolinea come la Direttiva Habitat sia ispirata al principio di prevenzione: le parole "evitare" e "potrebbe avere conseguenze significative" sottolineano la natura anticipatoria delle misure da prendere. Non è accettabile aspettare che si verifichi un degrado oppure una perturbazione per adottare le misure (paragrafo 3.2 della Comunicazione). Ed ancora si chiarisce come *"le salvaguardie di cui all'articolo 6 paragrafo 3 non sono attivate da una certezza, bensì da una probabilità di incidenze significative. Quindi, in linea con il principio di precauzione è inaccettabile che non si effettui una valutazione in virtù del fatto che le incidenze significative non sono certe (par. 4.5.1. della Comunicazione)"*.

A tale riguardo giova rammentare l'esistenza di criteri oggettivi per l'individuazione dei dati da prendere in considerazione: quelli indicati nell'allegato 1 della Direttiva 35/2004 sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale. Sul punto la scrivente produce una copia di C-297/19 Corte di Giustizia dell'Unione Europea sezione 1^a 9.7.2020.

Il tema in questione risulta obiettivamente eluso dal proponente; per conformarsi a siffatti criteri esso avrebbe dovuto descrivere in maniera completa lo stato di conservazione attuale e raffrontarlo con quello eventualmente successivo all'altrettanto eventuale evento dannoso. Su un punto dirimente del progetto, il proponente ha prodotto un elaborato che in realtà risulta essere, a tutto voler concedere, un abile collage di dati libreschi, attinti da fonti di carattere generale, senza alcuna attinenza specifica ai valori ambientali dei luoghi in questione.

Analisi / riscontro della richiesta:

All'interno dello SIA delle Parti Variate degli interventi del Lotto 1a della Nuova Linea SA-RC si è proceduto in conformità con le Linee guida nazionali sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (agg. 2019) a presentare a corredo della documentazione della VIA il *Format proponente* di supporto allo Screening VInCA affinché l'Ente competente possa esprimersi in merito alla sussistenza di nuovi eventuali effetti che possano alterare lo stato di conservazione dei siti afferenti alla Rete Natura coinvolti. Presupposto per l'avvio di tale procedura è stata la compatibilità ambientale che ha ottenuto il PFTE assentito con **DM n. 165 del 01/08/2022 al cui art. 1 co. 1** si afferma quanto segue:

1. È espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del "Progetto di Fattibilità Tecnico economica del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea ferroviaria AV Salerno-Reggio Calabria e interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza" e parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sui siti Natura 2000 a seguito della Valutazione di livello II (Valutazione Appropriata) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio nonché parere di conformità del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo alla disciplina di riferimento, subordinati al rispetto delle condizioni ambientali di cui

Difatti gli interventi assentiti, in virtù dell'interferenza diretta con la ZSC IT8050049 "Fiumi Tanagro e Sele" e la ZPS IT8050021 "Medio corso del fiume Sele Persano" (coincidenti nel tratto di studio), ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i., sono stati oggetto di Valutazione di Incidenza, che si è spinta fino alla fase II appropriata.

Rispetto a tali siti l'intervento oggetto di modifica che interessa le aree protette riguarda la sistemazione di un versante ove insiste un rischio di franosità potenziale. Tale intervento, identificato come GB09, ricade nel Comune di Contursi Terme ed ha come finalità la messa in sicurezza del versante a est dell'incisione del Sele.

Gli interventi previsti consistono in reti di protezione composte da una geostuoia in rete metallica e funi, fissate attraverso una maglia di chiodature 3x3 m. La rete è implementata attraverso un sistema di dreni sub-orizzontali, costituiti da tubi in PVC di spessore 10 mm e lunghezza 8 m. L'intervento è da ritenersi meno invasivo rispetto a quello ben più esteso approvato, che prevedeva una sistemazione idraulica superficiale su circa 6.400 mq mentre la nuova soluzione ne interessa 1.500 mq.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</p>					
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024</p>	<p>COMMESSA RC2I</p>	<p>LOTTO A1 R 22</p>	<p>CODIFICA RG</p>	<p>DOCUMENTO MD0000 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 35 di 42</p>

III Violazione della L.394/91, della Legge n. 33/1993 della Regione Campania e della norma di salvaguardia adottate dalla G.R. Campania con la delibera n. 1540/24.4.2023

Sempre dalla richiesta del proponente risulta che il progetto interessa anche la Riserva Naturale Regionale Foce Sele – Tanagro, istituita per la cronaca dalla Regione Campania in forza della L.R. n. 33/1993. Con delibera di G.R. n. 1540/24.4.2003 venivano adottate norme di salvaguardia dell'area naturale protetta che sono tuttora in vigore. Ebbene, delle stesse non v'è traccia alcuna nello studio del proponente, in cui la richiamata area protetta risulta esclusivamente citata, senza seguito alcuno. La mancanza di considerazione da parte del proponente rispetto alle predette norme di salvaguardia ha impedito allo stesso di confrontarsi che i vincoli ed i divieti che le stesse contengono rispetto all'area sulla quale l'Ente Riserva esercita la propria funzione di gestore del vincolo ambientale discendente dalla legge quadro sulle aree protette, ossia una fascia di 150 metri da ciascuna sponda delle aste fluviali ricadenti nel perimetro della Riserva. A titolo esemplificativo giova rammentare che le norme di salvaguardia contengono il divieto di realizzare nuove opere per la sistemazione fluviale e modificare il regime delle acque, di eseguire lungo le aste fluviali opere di consolidamento e sistemazione spondale che alterino i caratteri naturalistici degli argini e dell'insieme ecosistemico o sbarramenti artificiali dei flussi fluviali che precludano definitivamente il naturale trasporto delle ghiaie e la risalita delle specie ittiche [cfr. paragrafo n. 2.0.6].

Analisi / riscontro della richiesta:

Al fine di rispondere alla presente richiesta si sottolinea come il progetto in valutazione è inerente ad alcune parti variate di un progetto che ha ottenuto compatibilità ambientale con Decreto MASE-MiC n. 165 del 01/08/2022. Le nuove opere non modificano o alterano quanto già valutato e sono per lo più affinamenti degli interventi precedentemente assentiti. Restano dunque valide le misure di mitigazione previste in sede del precedente VIA e la verifica della coerenza con la pianificazione vigente. I nuovi interventi inoltre sono interventi in riduzione che non incidono su nuove aree precedentemente non valutate.

IV Carenza documentale

A pag. 27 della Relazione Generale Tecnica è dato leggere quanto segue: <<Proseguendo dal tratto precedentemente descritto, terminata la trincea, la sede ferroviaria si sviluppa in una lunga galleria artificiale (GA01) per circa 1.3 km, che permette alla nuova infrastruttura di sottopassare lo svincolo dell'Autostrada A2, la limitrofa SP n. 30A e la via Cupa>>. A pag. 64 della medesima Relazione è dato leggere, altresì, quanto segue: <<Per il caso della Galleria Artificiale GA01, considerando l'assetto idrogeologico descritto negli specifici elaborati, si è ritenuto necessario produrre un'analisi di filtrazione che consentisse di valutare il possibile "effetto barriera" sulla falda derivante dalla presenza dei diaframmi. A tale scopo è stato prodotto uno specifico elaborato (RC2IA1R11RHGA0000003) nel quale viene descritta la procedura adottata per la simulazione numerica con codice di calcolo agli elementi finiti PLAXIS 2D – Flow. Al fine di stimare numericamente l'effetto della realizzazione dell'opera sulla falda, sono state considerate le seguenti fasi: fase 1: falda indisturbata (condizione ante-operam con il gradiente definito sulla base delle informazioni idrogeologiche);

• fase 2: realizzazione dei diaframmi (condizione post-operam). I risultati hanno mostrato che la variazione del livello di falda derivante dalla presenza dell'opera può essere considerata accettabile in quanto compatibile con le condizioni idrogeologiche del sito e l'attuale uso del suolo>>.

Ebbene, del predetto elaborato non esiste traccia sulla piattaforma della Commissione.

Né è stato pubblicato dopo la formulazione di un rilievo a tale riguardo ad opera del Segretario Regionale della scrivente ASSOCIAZIONE, risalente al 14.1.2024

Altrettanto dicasi dell'elaborato RC2IA1R11PZGB00000022 citato a pag. 66 della Relazione Generale Tecnica di RFI spa, di particolare importanza ai fini della formulazione di eventuali osservazioni riguardo alle integrazioni posto che detto elaborato attiene ai calcoli di dimensionamento preliminare delle varie tipologie di intervento: anche in questo caso nessun effetto ha prodotto l'invito a provvedere ad integrare la documentazione offerta alla consultazione del pubblico formulato per mezzo di una PEC del 1°.2.2024.

Di entrambe le pec si allega la copia.

Analisi / riscontro della richiesta:

- Relativamente alle osservazioni espresse per quanto concerne la "[...] mancanza dell'elaborato RC2IA1R11PZGB00000022 [...]", si ritiene che le considerazioni espresse possano trovare opportuno riscontro nei seguenti elaborati di progetto RC2IA1R11PZGB00000001 (Interventi di stabilizzazione dei versanti-Tipologici interventi Tav1/2), RC2IA1R11PZGB00000002 (Interventi di stabilizzazione dei versanti-Tipologici interventi Tav 2/2) e RC2IA1R11RHGB00000001 (Studio dei movimenti franosi e dimensionamento preliminare opere di mitigazione), i quali verranno opportunamente trasmessi;
- Relativamente alle osservazioni espresse per quanto concerne la "[...] mancanza dell'elaborato RC2IA1R11RHGA00000003 [...]", il documento oggetto di osservazione sarà opportunamente trasmesso.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</p>					
<p>Riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC nota prot. CTVA-1872 del 13/02/2024</p>	<p>COMMESSA RC2I</p>	<p>LOTTO A1 R 22</p>	<p>CODIFICA RG</p>	<p>DOCUMENTO MD0000 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 37 di 42</p>

V Carenza sul piano delle indagini

Se è vero che il criterio utilizzato per l'individuazione degli interventi di stabilizzazione previsti in progetto si è conformato ai principi espressi dalla Circolare esplicativa delle NTC2018 che recita: *"Nel caso di frane di ampie dimensioni, per le quali non sempre è possibile giungere alla stabilizzazione, gli interventi possono essere progettati con il fine di rallentare l'evoluzione dei fenomeni in atto. In tal caso, l'efficacia di un intervento sul pendio deve essere valutata in termini di riduzione della pericolosità"* considerando, quindi, quale area di intervento solo *"la porzione direttamente interferente con l'infrastruttura in progetto, agendo cioè soltanto sulla porzione di frana che può produrre effetti significativi sulla infrastruttura"* risulta altrettanto veritiero che

risultano NON affrontate le inevitabili interferenze delle imponenti opere fondali con le strutture al contorno e le ripercussioni sull'assetto geo-idro morfologico.

Sulla validità di tale scelta, pur prevista dalle NTC, occorre avere a supporto anche il **parere obbligatorio** dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'appennino meridionale [cfr. **ARTICOLO 49 - Disciplina per le infrastrutture, per gli impianti a rete pubblici o di interesse pubblico e per gli impianti tecnologici-delle NTA del PSAI**] del quale invece non si ha traccia nei documenti offerti alla consultazione del pubblico. Aggiungasi che in considerazione dell'importanza e dell'estensione degli interventi il progetto in variante delle opere di stabilizzazione dovrebbe essere corredato da uno **studio di compatibilità geologica**, come espressamente previsto dall'Art. 51 **Studio di compatibilità geologica. Valutazione della Pericolosità e Rischio residuo delle NTA del PSAI**, che invece non si annovera nell'elenco degli elaborati del progetto. Ulteriore notazione va riferita alla completa assenza di riferimento ai regolamenti della Regione Campania in materia di vincolo idrogeologico ex R.D. n. 3267/1923 (Regolamento Regionale 28 settembre 2017, n. 3. "Regolamento di tutela e gestione sostenibile del patrimonio forestale regionale", e successive modifiche - Regolamenti regionali 24 settembre 2018, n. 8, e 21 febbraio 2020, n. 2.), in quanto verosimilmente le aree attraversate dall'infrastruttura sono sottoposte a vincolo idrogeologico.

Analisi / riscontro della richiesta:

Sono state analizzate e valutate le interferenze tra le opere di progetto e l'assetto geomorfologico e idrogeologico.

Per quanto riguarda lo studio di compatibilità geologica si precisa che gli aspetti segnalati sono contenuti nella "Studio dei movimenti franosi e dimensionamento preliminare opere di stabilizzazione" - RC2IA1R11RHGB0000001A allegato alla documentazione oggetto del presente procedimento.

Si evidenzia che il parere dell'Autorità di Bacino dell'Appennino Meridionale è stato richiesto nell'ambito della procedura per l'approvazione delle varianti al PFTE, avviata dalla Commissaria Straordinaria con Ordinanza n. 10 del 18/05/2023.

VI Affermazioni obiettivamente sorprendenti

A pag. 69 della relazione Integrativa generale è dato leggere quanto segue: "Gli attraversamenti in progetto sono stati verificati in termini di:

- franco minimo tra l'intradosso dell'opera e la quota del carico idraulico totale corrispondente al livello idrico di massima piena, pari a 0.50 m e comunque non inferiore ad 1.5 m sul livello idrico
- posizionamento delle spalle del viadotto in modo tale da non ridurre significativamente la sezione di deflusso in alveo ed in golena;
- posizionamento e geometria delle pile in alveo ed in golena in modo da non provocare significativi fenomeni

di rigurgito ovvero fenomeni di erosione localizzati sulle sponde ed in alveo".

Ciò significa che il progetto prevede la realizzazione di strutture del viadotto nell'alveo e nella fascia golenale del fiume Sele? Se così fosse saremmo al cospetto di una palese violazione della Legge, segnatamente del RD n. 523/1904 art. 96.

Analisi / riscontro della richiesta:

Il posizionamento delle spalle e delle pile del viadotto di attraversamento del Fiume Sele, così come di tutti gli altri corsi d'acqua interessati dalla nuova linea ferroviaria in progetto, è stato definito in accordo a quanto previsto dalle Norme Tecniche per le Costruzioni del 2018 (NTC 2018) sul tema della compatibilità idraulica dei nuovi ponti (§ 5.1.2.3 delle NTC). Le NTC richiedono infatti che "il manufatto non dovrà interessare con spalle, pile e rilevati la sezione del corso d'acqua interessata dalla piena di progetto e, se arginata, i corpi arginali. Qualora fosse necessario realizzare pile in alveo, la luce netta minima tra pile contigue, o fra pila e spalla del ponte, non deve essere inferiore a 40 m misurati ortogonalmente al filone principale della corrente.". La Circolare esplicativa delle NTC 2018 specifica che "Ai fini dell'applicazione del punto 5.1.2.3 della Norma, s'intende per alveo la sezione occupata dal deflusso della portata di piena di progetto. Quest'ultima è a sua volta caratterizzata da un tempo di ritorno pari a $Tr = 200$ anni [omissis]."

In merito al rispetto di quanto previsto dall'art. 96 del R.D. n° 523/1904 si evidenzia che i "lavori ed atti vietati in modo assoluto" sono quelli posti "a distanza dal piede degli argini minore di quella stabilita dalle discipline vigenti nelle diverse località ed in mancanza di tali discipline, a distanza minore di metri quattro per le piantagioni e smovimento del terreno e di metri dieci per le fabbriche e per gli scavi.". Nel caso del Fiume Sele si specifica che, nel tratto interessato dall'attraversamento in progetto, non sono presenti argini e le pile del viadotto sono ubicate ad una opportuna distanza dalla sommità spondale, in modo tale da consentire il ripristino delle sponde stesse che vengono anche adeguatamente protette localmente dai possibili fenomeni erosivi in occasione delle piene.

ELABORATI DI RIFERIMENTO:

- Relazione di compatibilità idraulica RC2IA1R09RIID0002002A
- Planimetria di Progetto Viadotto sul Fiume Sele RC2IA1R09P7ID0002005A
- Sezioni ante/post operam Viadotto sul Fiume Sele RC2IA1R09W9ID0002005A
- Tipologici sistemazioni idrauliche RC2IA1R09PZID0002027A.

Infine, si fa presente che gli Enti preposti alla vigilanza del rispetto delle Norme di Tutela dei corsi d'acqua (Autorità di Distretto Idrografico, Regione e Genio Civile) non hanno evidenziato nell'ambito della Conferenza di Servizi alcuna criticità in merito al tema della compatibilità idraulica delle nuove opere di attraversamento idraulico.

VII Ancora in punto di carenza documentale

Gli elaborati prodotti da RFI spa sono connotati da una certa sciattezza: ad esempio, a pag. 98 della relazione generale c'è una sequela di errori di scrittura che impedisce di comprendere il testo, ostacolando in tal modo la comprensione da parte del pubblico degli intendimenti del proponente e di fatto frustrando l'esercizio del diritto di critica del primo.

Analisi / riscontro della richiesta:

Quanto evidenziato è un refuso generato nell'ambito della stampa dell'elaborato, in quanto sono presenti segnalibri che rimandano a paragrafi contenenti solo immagini non ritenute più necessarie; comunque, la descrizione delle sezioni tipo del corpo stradale è riportata in maniera testuale.

MASE-2024-0024213 - Osservazioni del Cittadino Venosi Erasmo, in data 08/02/2024

1) Manca l'aggiornamento del PUT

TESTO DELL' OSSERVAZIONE : 1) Manca l'aggiornamento del PUT , relativo ai volumi scavati come da normativa DPR 120/2017 , che disciplina le Terre e Rocce da Scavo. I volumi in tal modo e in assenza di valutazione in ambito di commissione VIA PNRR PNIEC cessano di essere sottoprodotti e diventano rifiuti speciali. In continuità manca : l'ubicazione dei siti di produzione , le operazioni di normale pratica industriale (selezione granulometrica, riduzione volumetrica, asciugatura e maturazione) , modalità di esecuzione e risultanze della caratterizzazione ambientale delle tere e rocce da scavo , la modalità di campionamento.e tipologia di analisi chimico- fisiche. Né vale in assenza di citazione che sono cantieri di scavo inferiori a 6000 mc; 2)

Analisi / riscontro della richiesta:

[Si rimanda la risposta ai punti 3 della richiesta di integrazione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC.](#)

2) Manca la valutazione DNSH

assenza di citazione che sono cantieri di scavo inferiori a 6000 mc; 2) .Mancata valutazione DNSH (Do Not Significant Harm) che deve essere effettuata sia con il Regolamento UE 852/2020 , ai fini della qualificazione della ecosostenibilità che con la Comunicazione della Commissione UE , contenente " Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio di non arrecare un danno significativo a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C 58/01) e infine con le due Circolari della Ragioneria Generale dello Stato Italiano n 32/2021 e 33/2022. Le due _circolari contengono le istruzioni sul come non arrecare danni significativi all'ambiente e prevedono tra le varie condizioni il monitoraggio, quella di non produrre significative emissioni di gas ad effetto serra , tali da non permettere il contenimento dell'innalzamento della temperatura di un grado e mezzo fino al 2030 . DNSH è collegato alla mitigazione climatica di cui all'art 2 del Regolamento UE 852/2020.ovvvero " mantenere la temperatura in media mondiale sotto 1.5 gradi Celsius. Tutto questo implica che l'unica modalità di monitoraggio che spetta ai valutatori del MASE nominati da Governi che hanno approvato i Rapporti di IPCC sui cambiamenti climatici i quali dicono che l'unico monitoraggio del DSNH è possibile facendo il conteggio del " Carbon Budget" o comunque delle emissioni di CO₂, si spera non come nella precedente valutazioni dove si ometteva __il calcolo delle emissioni correlate alla costruzione dei lotti. E qui abbiano viadotti, gallerie naturali e artificiali in quantità significativa;

Analisi / riscontro della richiesta:

La necessaria premessa è che le tipologie di intervento oggetto della procedura in esame riguardano variazioni/ottimizzazioni di opere già sottoposte a VIA e sono riassumibili come segue:

1. dissesti, che sono stati rimodulati a seguito di ulteriori censimenti e verifica delle aree instabili e dei movimenti gravitativi;
2. 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.

Tali opere sono emerse nell'ambito dell'approfondimento progettuale finalizzato alla fase di gara. Proprio al fine di verificare il rispetto del principio DNSH sul progetto a base di gara, è stata sviluppata una valutazione specifica in conformità con quanto indicato, a titolo esemplificativo, negli "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C 58/01 e C/2023/111)", il rispetto dei Criteri di Vaglio Tecnico riportati in Allegato I al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 e s.m.i., e il rispetto dei "Vincoli DNSH" riportati nella suddetta Circolare 33 MEF per l'intero Lotto 1A.

Si evidenzia che per quanto contrattualmente previsto per l'Appalto di Progettazione Esecutiva e Realizzazione del Lotto in esame, sia nello sviluppo del Progetto Esecutivo che in fase realizzativa l'Appaltatore è tenuto a garantire il rispetto del principio di DNSH anche in conformità con quanto previsto dalla Circolare n.30 MEF dell'11/08/22, per le quali il Proponente, in quanto Soggetto Attuatore, effettuerà attività di sorveglianza in corso d'opera al fine di valutare l'operato dell'Appaltatore con particolare riferimento al rispetto dei sei obiettivi ambientali del Regolamento Tassonomia (Regolamento UE 852/2020).

3) Cementificazione del Torrente Tirana

3) Inoltre sempre nel Comune di Eboli, in apparente difformità del "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (DL 42/2004 modificato da ultimo dal D.lgs. 62/2008 e dal D.lgs. 63/2008) sembra incompletarsi l'opera di cementificazione di un torrente, di nome Tirana dopo che il Comune ha pubblicato il bando nel 2021 per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria consistenti nella progettazione

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

5) Infine, non si comprende e riguarda una osservazione di carattere generale la pendenza è da transito di treni di merci pesanti.

Qualità dell'Aria; 5) Infine non si comprende e riguarda una osservazione di carattere generale la pendenza è da transito di treni merci pesanti . È al 12 per mille con punte al 18 per mille coerente con una linea alta velocità passeggeri? Da dove esce infine lo standard PC80 che sarà pure comunitario ma nulla delle relazioni rimandano al regime del traffico accompagnato.

Analisi / riscontro della richiesta:

La presente procedura di VIA riguarda le opere variate rispetto alla configurazione del progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (ID8024), ricevendo “parere favorevole con prescrizioni” dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 13 del 20/6/2022. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute degli impatti attesi con il PFTE approvato e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.

Pertanto, si precisa che le opere oggetto della presente procedura non prevedono alcuna modifica al tracciato ferroviario già approvato.