



# Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

\* \* \*

**Parere n. 15 del 6 settembre 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169, c. 4, Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><b><i>ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO I° LOTTO FUNZIONALE CANCELLO-FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA- NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI</i></b></p> <p><b>ID_VIP 11342</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</b>

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

### **Sottocommissione VIA**

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della sicurezza energetica n. 191 del 25/05/2024, n. 203 del 3/06/2024, n. 227 del 17/06/2024 e n. 260 del 12/07/2024 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 245 del 2/07/2024 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, del Coordinatore della Sottocommissione VIA e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, così come modificato dal decreto n. 269 del 23/07/2024.

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

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- [il](#) Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, commi 10 e 11;

**DATO ATTO** che:

- la Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. (d’ora innanzi *Proponente*) con nota del 20/03/2024 ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell’art. 169, cc. 3 e 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, nell’ambito del progetto esecutivo “*Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta ferroviaria Cancello-Benevento. 1° lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi *Divisione*) con prot. MASE-66421 del 09/04/2024;
- la Divisione con nota prot.n. MASE-80706 del 2/5/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi *Commissione*) con prot.n. 5912 in data 2/5/2024, ha comunicato la procedibilità della domanda ed ha comunicato

la pubblicazione della documentazione sul portale delle valutazioni ambientali alla seguente pagina web: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/287/16172>

- con la medesima nota prot. MASE-80706 del 2/05/2024, la Divisione ha indicato che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS provvederà, *Secondo quanto indicato dalla scrivente con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/202, ad assegnare l'istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: "PNRR E LINEARI", comunicato con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021*; a seguito della nota del Presidente della Commissione prot. CTVA-4011 del 26/03/2024 con la quale, a decorrere da tale data, a causa della procedura a rilevanza prioritaria ID\_11169, in buona parte delle istruttorie (in corso o meno) già assegnate al Gruppo istruttore è subentrato un Gruppo istruttore "stralcio", istituito con effetto immediato, e operativo sino al 24.5.2024, formalizzato con nota CTVA-4230 del 2/04/2024, successivamente rimasto in attività nel periodo di prorogatio fino a tutto il 9/07/2024, come da nota del Presidente f.f. prot. CTVA-8324 del 7/06/2024; conseguentemente la presente istruttoria è stata assegnata al Gruppo Istruttore "stralcio" – n. 8;
- successivamente all'insediamento della Commissione del 25/07/2024, la procedura è stata assegnata al Gruppo Istruttore n. 1 – Infrastrutture Lineari, come da prospetto di monitoraggio trasmesso al GI medesimo in data 30/07/2024.
- Il Ministero della Cultura (MIC), Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, servizio V, con nota prot. MIC/0016110-P del 9/5/224, ha proceduto a richiedere alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento di procedere all'analisi della variante proposta verificandone la congruità alle prescrizioni impartite con le Ordinanze n. 22/2016 e n. 30/2017 di approvazione del progetto definitivo e di trasmettere allo stesso le proprie osservazioni.

**RILEVATO** che per il progetto in questione, da un punto di vista amministrativo:

- Con Ordinanza commissariale n. 7 del 31/03/2015 è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Preliminare relativo al I° Lotto Funzionale "Cancello – Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma Napoli Via Cassino Nel Comune Di Maddaloni" del raddoppio della tratta "Cancello – Benevento" facente parte dell'Itinerario Napoli-Bari, comprensivo del progetto del così detto "Shunt" di Maddaloni.
- Con successiva Ordinanza commissariale n. 22 del 18/05/2016 è stato approvato il Progetto Definitivo relativo al I° Lotto Funzionale "Cancello – Frasso Telesino e Variante alla Linea Roma Napoli Via Cassino nel Comune di Maddaloni" del raddoppio della tratta "Cancello – Benevento" facente parte dell'Itinerario Napoli-Bari, comprensivo di un manufatto per il collegamento tra la tratta Cancello-Frasso e l'attuale Linea Storica Roma–Napoli Via Cassino.
- Con successiva Ordinanza commissariale n.30 del 24/04/2017 è stato approvato con prescrizioni il progetto Definito delle Interconnessioni Nord sulla linea esistente Roma-Napoli, via Cassino, nel Comune di Maddaloni, autorizzando RFI a sviluppare il Progetto Definitivo per il miglioramento dei passaggi a livello posti lungo la linea ferroviaria nell'abitato di Maddaloni, anche con l'adozione di misure di mitigazione dell'impatto acustico e ambientale.
- Con parere n. 2231 del 24/11/2016 la CTVA ha espresso parere positivo di compatibilità ambientale, con condizioni ambientali, per il progetto definitivo *"Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta ferroviaria Cancello-Benevento. I° lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni"*.

- Con parere n. 3118 del 6/9/2019 la CTVA ha espresso parere positivo, con condizioni ambientali, alla verifica di attuazione (fase 1) del progetto esecutivo *“Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta ferroviaria Cancello-Benevento. I° lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni”*.
- è attualmente oggetto della procedura di Verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.lgs. 163/2006 – Fase 2 [ID: 4468].

**In ordine alla variante proposta:**

**Variante:** variazione del “sezionamento” della linea TE nel tratto di raccordo ed allacciamento fra la linea storica Napoli Roma via Cassino e il I° Lotto della Napoli Bari. Ambito trincea esistente lungo la linea Roma-Napoli (wbs TR15)

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

**Località:** Comune di Maddaloni (Caserta)

**Variazioni e relativa origine:**

La variante consiste nella variazione del “sezionamento” della linea TE nel tratto di raccordo ed allacciamento fra la linea storica Napoli Roma via Cassino e il I° Lotto della Napoli Bari. Ambito trincea esistente lungo la linea Roma-Napoli (wbs TR15).

La variante prevista si rende necessaria in quanto, a seguito dei sopralluoghi e verifiche in sito anche durante l’esecuzione dei lavori di completamento del lotto I, il riallineamento della LC tra la linea storica e il nuovo tratto del Lotto I richiede di realizzare opere civili prima non previste, onde evitare importanti interferenze con l’esercizio ferroviario sia passeggeri che merci con l’esecuzione sulla linea dei lavori di adeguamento, come previsto nel progetto definitivo.

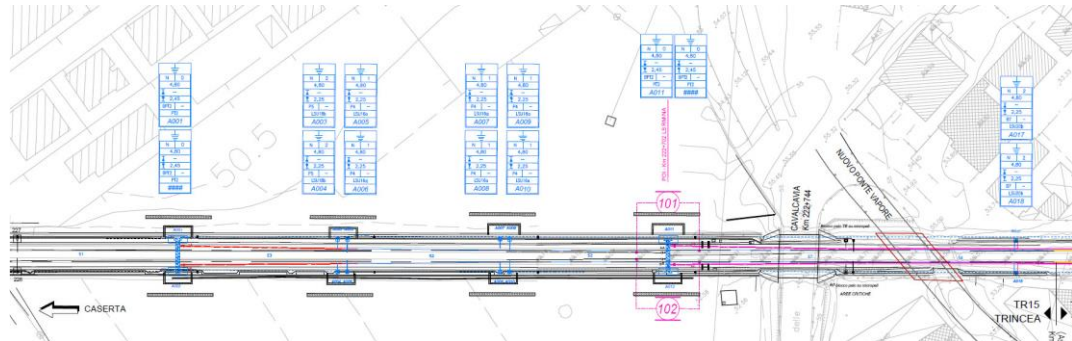
La variante tiene conto pure di diverse difficoltà operative, aggiuntive rispetto alle previsioni del progetto esecutivo quali:

- 1) modifiche dello stato dei luoghi rispetto alle previsioni di PE: le nicchie 1 e 2 (ubicate lato Napoli) non possono essere più realizzate a seguito del rifacimento e riposizionamento delle fondazioni delle spalle dell’adiacente Ponte Vapore, eseguito da altro appalto nell’anno 2021, che ha previsto l’allargamento della sede stradale in funzione al traffico locale;
- 2) la linea esistente di collegamento Cancello-Caserta è fortemente trafficata da treni a lunga percorrenza e treni merci e le interruzioni risulterebbero ridotte sia per il numero sia per la durata, rendendo di fatto molto complicata e lunga la realizzazione delle opere previste.

Nella figura seguente è indicata l’area interessata della variante, nel contesto progettuale del I° Lotto funzionale Cancello Frasso Telesino e variante alla linea storica Roma Napoli via Cassino.



Per tutto quanto sopra esposto, l'appaltatore ha presentato una soluzione progettuale atta a superare le criticità evidenziate e volta sia ad evitare la soggezione all'esercizio ferroviario che a evitare l'occupazione di aree private di pertinenza di fabbricati. In tale soluzione proposta è stata studiata una nuova disposizione della cadenza dei pali TE con la contestuale rimodulazione delle campate disposte nell'ordine riportato nella seguente figura:



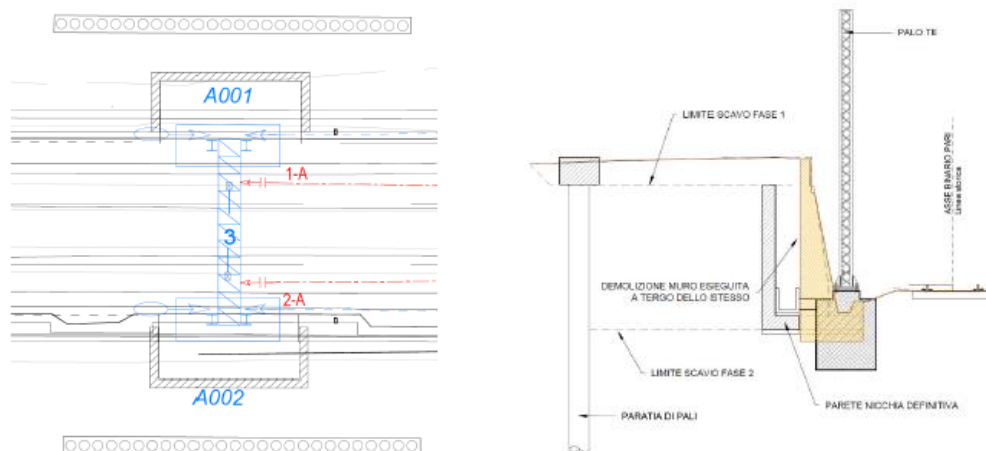
Pertanto, la soluzione progettuale proposta per l'adeguamento della Linea di Contatto prevede:

1. la distanza tra nuovo portale interno - punta scambi, pari a 124 m (in deroga ai 150 m previsti dal capitolato TE vigente);
2. l'estensione del nuovo sezionamento a spazio d'aria pari a 156 m (in deroga ai 180 m previsti dal capitolato TE vigente).

Le suddette deroghe si renderanno necessarie per la natura della zona individuata per l'intervento che risulta essere interclusa tra due vincoli esistenti e cioè il ponte Vapore lato Cancello ed edifici esistenti lato Caserta di cui non si ritiene fattibile l'esproprio e la conseguente demolizione.

Complessivamente la variante ha un'estesa di poco meno di 200 m, (dal POE km 222+552 al POI km 222+708) che si sviluppano tutti in trincea profonda e prevede l'installazione di 2 portali e 12 pali di TE, in sostituzione di quelli esistenti.

La soluzione progettuale delle opere civili prevede quindi un ridottissimo impatto con l'esercizio ferroviario in quanto la realizzazione delle nuove nicchie ed i tagli dell'attuale muro di sostegno saranno eseguiti dal lato terreno, come meglio rappresentato nei disegni (in pianta e sezione) appresso riportati; essa consente altresì di risparmiare importanti tempi di esecuzione delle opere con beneficio sia all'esercizio ferroviario di merci e passeggeri che all'ambiente circostante.



La nuova conformazione della TR15 comporterà pertanto un'occupazione di maggior superficie su ambo i lati della trincea per circa 2.900 m<sup>2</sup> (aree agricole) e di aree di occupazione temporanea per circa 1.700 m<sup>2</sup>.



Dal punto di vista dei potenziali effetti sulle varie componenti ambientali, le uniche direttamente interessate sono il suolo e la vegetazione, mentre le altre componenti non subiranno modifiche rispetto all'originaria soluzione progettuale derivanti dalla realizzazione delle opere in variante.

- Infatti, stante la natura e l'entità delle opere previste dalla variante e le caratteristiche ambientali delle aree coinvolte per le componenti potenzialmente interessate da impatti attesi, si valuta che:
  - la perdita di circa 2900 m<sup>2</sup> di suolo risulta del tutto sostenibile e pressoché irrilevante tenuto conto che la modesta quantità di nuovo suolo impegnato è posta in continuità con l'infrastruttura esistente e che, tale incremento, non determina ulteriori frammentazioni;
  - sotto il profilo urbanistico la variante è conforme alle norme e alla disciplina urbanistica, prevista dal PRG del Comune di Maddaloni, non apportando modifiche all'uso programmato dei suoli;
  - sotto il profilo paesaggistico la variante risulta del tutto irrilevante stante l'assenza di ambiti variamente tutelati e/o protetti e in considerazione anche della modesta entità delle opere previste rispetto al più ampio contesto dell'infrastruttura di cui è parte;
  - sotto il profilo naturalistico la variante non determina variazioni agli impatti attesi in quanto non interferisce con ambiti naturalistici comunque protetti e/o disciplinati;
  - il sistema vegetazionale non viene interferito in quanto completamente assente nelle aree interessate dai lavori delle opere previste in variante.

In definitiva, gli elementi forniti consentono di valutare che le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nelle fasi di approvazione dei progetti preliminare e definitivo dell'opera e di quello esecutivo del lotto, non incidendo significativamente sulle componenti ambientali considerate e coinvolte. Tali considerazioni sono estensibili alle 3 fasi ante-operam, di cantiere e post-operam.

**ESAMINATA E VALUTATA** tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa;

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dei commi 3 e 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Raddoppio tratta Cancellò-Benevento I° lotto funzionale Cancellò-Frasso Telesino e variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni*)" così come disposto dalla Divisione;

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

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

**ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 3, del D. Lgs. 163/2006**

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono** le condizioni di cui al comma 4 dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto esecutivo *“Itinerario Napoli-Bari. Raddoppio tratta ferroviaria Cancello-Benevento. 1° lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni”* sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**La Coordinatrice**

**Avv. Paola Brambilla**