



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 87 del 30 settembre 2024

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto esecutivo del lotto 1 "Ripalta - Lesina" - Modifica SSE Ripalta</i></p> <p>ID_VIP 12744</p>
Proponente:	<p><i>R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

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:

- Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (nel seguito Proponente) con nota prot. RFI-VDO.DIN.DICSA.PA\PEC\P\2024\0000704 del 5/07/2024, acquisita al prot. MASE-129153 in data 12/07/2024, ha presentato istanza di avvio della procedura di verifica di variante ai sensi dell’art. 169, c. 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per il progetto “*Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto esecutivo del lotto 1 "Ripalta - Lesina" - Modifica SSE Ripalta*”.
- La Divisione con nota prot. MASE-146342 del 6/08/2024, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA-11403 del 6/08/2024 ha comunicato alla Commissione l’avvio dell’istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. dell’intervento “*Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto esecutivo del lotto 1 "Ripalta - Lesina" - Modifica SSE Ripalta*”,

- con la medesima nota, la Divisione ha comunicato che la documentazione progettuale allegata alla predetta istanza del 01/07/2024 è pubblicata sul sito web del Ministero all'indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/1181/16705>.
- Con la medesima nota prot. MASE-146342 del 6/08/2024, la Divisione ha indicato che, come da nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS provvederà 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. CTVIA-10922 del 29/07/2024; la nota di cui sopra è stata trasmessa al Gruppo Istruttore con mail del 28/08/2024.

RILEVATO che per il progetto in questione:

- l'intervento relativo all'Asse ferroviario Bologna – Bari – Lecce – Taranto, Linea ferroviaria Pescara – Bari: tratta Termoli – Lesina, rientra nell'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla Delibera del CIPE 121/2001, nonché nelle opere del Piano nazionale per il Sud, come individuate dal CIPE con delibera n. 62 del 3 agosto 2011
- Il CIPE con delibera n. 2/2015 del 28/01/2015 (pubblicata sulla G.U. del 3/07/2015) ha approvato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del Decreto Legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera "Linea Pescara - Bari: raddoppio della tratta Termoli - Lesina".
- Il raddoppio della tratta Termoli-Lesina è stato suddiviso tre lotti funzionali:
 - o Lotto 1: Ripalta-Lesina, dal km 24+200 al km 31+044, sviluppo di circa 6,8 km;
 - o Lotto 2: Termoli-Campomarino, dal km 0+000 al km 5+940, sviluppo di circa 5,9 km;
 - o Lotto 3: Campomarino-Ripalta, dal km 5+940 al km 24+200, sviluppo di circa 18,3 km.
- il CIPE, con delibera n. 89 del 22 dicembre 2017 (registrata dalla Corte dei Conti in data 3 maggio 2018 – reg. n. 618 – e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 118, in data 23 maggio 2018), ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e art. 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., il progetto definitivo del lotto 1 della tratta ferroviaria in parola, ossia Ripalta – Lesina, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità;
- il Lotto 1 "Ripalta – Lesina" è finanziato anche con le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

RILEVATO che:

Nell'ambito dell'intervento di raddoppio della linea ferroviaria Ripalta-Lesina (Lotto 1 del più vasto intervento di raddoppio della tratta Termoli-Lesina) - in linea con il Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE n. 89/2017 (G.U. n. 118/2018) e successiva Ordinanza Commissariale n. 3 del 24/06/2021 - è previsto, anche il potenziamento degli impianti di Trazione Elettrica della linea mediante la costruzione, in particolare, di una nuova sottostazione elettrica (SSE) di conversione fissa, da alimentare in Media Tensione a cura di ENEL. Detta nuova SSE verrà realizzata a circa 2 Km di distanza dalla esistente SSE di Ripalta, attualmente attrezzata con unità di conversione mobile su carrello ferroviario, la quale, come da previsioni dell'originario PD, dovrà essere demolita perché interferente con parte del nuovo viadotto VI01 previsto in progetto.

Per effetto della maggior durata che si sta rendendo necessaria per la predisposizione della nuova dorsale di alimentazione elettrica della nuova SSE, al fine di non ostare la realizzazione, già in corso, delle opere del viadotto VI01 e di non comportare un allungamento della durata dell'investimento, ricompreso nel

perimetro PNRR, è insorta l'esigenza di delocalizzare temporaneamente, per un durata di circa 3 anni e mezzo, la attuale SSE di Ripalta in un'area immediatamente retrostante all'attuale collocazione, di proprietà di RFI (Catasto terreni del Comune di Lesina - Foglio n. 4 – P.lla 353), in modo da consentire la realizzazione dei lavori previsti in appalto e, contestualmente, in modo da garantire la continuità dell'alimentazione elettrica e, conseguentemente, dell'esercizio ferroviario sulla linea Adriatica.

La SSE di Ripalta così delocalizzata sarà demolita, ripristinando l'attuale stato dei luoghi, non appena sarà stata attivata l'alimentazione elettrica della nuova SSE in configurazione definitiva (a distanza di circa 2 Km), realizzando la medesima configurazione finale prevista nel PD, con un mero differimento temporale.

Variante: “modifica temporanea della esistente SSE di Ripalta”

La riconfigurazione provvisoria della SSE sarà realizzata per fasi che prevedono l'utilizzo di moduli prefabbricati forniti dalla struttura di RFI ONAE, dovendo intervenire su un impianto già in esercizio, al fine di ridurre al minimo il degrado della circolazione ferroviaria.

La SSE di Ripalta nella nuova conformazione sarà munita di quattro interruttori extrarapidi, disposti all'interno nel box ONAE M4, e dei relativi sezionatori aerei a 3kV di prima fila. Nel piazzale saranno disposti n.6 pali sezionatori di cui in una prima fase si prevede l'utilizzo di solo due di questi per l'alimentazione della linea storica a semplice binario. Nel caso la nuova SSE di Ripalta non dovesse essere disponibile prima dell'attivazione della linea a doppio binario, in un secondo momento i suddetti 2 pali sezionatori saranno dismessi e saranno attivati gli ulteriori 4 pali sezionatori per l'alimentazione della nuova linea. Tuttavia, tale attività non è inclusa nel presente progetto, ma sarà valutata successivamente in funzione degli avanzamenti delle opere di linea e della nuova SSE.

I sezionatori di II fila, invece, saranno disposti su portale lungo linea. Non appena sarà stata completata la realizzazione della dorsale di alimentazione della nuova SSE originariamente prevista in progetto, anche la suddetta SSE di Ripalta, lievemente retrocessa per consentire la realizzazione di parte del viadotto VI01, sarà dismessa e demolita, ripristinando lo status quo ante delle aree interessate.



Figura 1 – Sovrapposizione SSE Ripalta con plinti viadotto Ripalta

È necessario eliminare tutte le apparecchiature interferenti con il viadotto, trattandosi di una modifica ad un impianto esistente è necessario procedere per fasi.

La prima fase prevede di effettuare lo scotico del piazzale nelle zone limitrofe al reparto AT in tensione e quelle interessate dall'installazione delle nuove apparecchiature, con conseguente rimozione delle aree asfaltate e a ghiaia, nonché l'esecuzione della bonifica ordigni esplosivi sia superficiale che profonda. In tale fase è previsto anche la demolizione delle seguenti apparecchiature: sezionatori rotativi di gruppo presenti sotto il portale AT; muro tagliafiamma; tutto quanto presente nell'area che era predisposta ai gruppi di conversione; cancello di entrata del piazzale.

Durante la seconda fase è previsto il posizionamento di apparecchiature e la realizzazione delle fondazioni per posare i moduli, la realizzazione delle vie cavi e la posa in opera di cavi, carpenterie metalliche, fornitura sezionatori di 1° fila, esecuzione di terminali.

Nella fase 3 e 4 saranno rimosse tutte le apparecchiature del precedente impianto interferenti con i plinti del viadotto, mentre nella fase 5, a seguito della realizzazione della Sottostazione definitiva prevista a Progetto si dovranno rimuovere gli impianti oggetto della SSE temporanea.

Nella Relazione comparativa ambientale, il Proponente riporta l'esposizione e le valutazioni già elaborate per il Progetto Definitivo, sottoponendo a verifica le soluzioni progettuali con carattere di temporaneità, e confrontandole, in termini di efficienza ambientale, con le corrispondenti soluzioni del precedente livello di progettazione. Le componenti/tematiche considerate nello studio sono:

- Sistema dei vincoli e paesaggistici;
- Paesaggio;
- Suolo;
- Biodiversità;
- Elettromagnetismo;

Sistema dei vincoli

In merito al fabbricato da demolire, il Proponente precisa che esso è stato preliminarmente oggetto di procedimento di verifica dell'interesse culturale (art.12 D.Lgs 42/04), conclusosi con la dichiarazione di non interesse di cui alla nota del MIC – Segretariato regionale per la Puglia prot. MIC\MIC_SR-PUG-UO6\27/04/2023\0005868-P.

Nella Relazione è riportato lo stralcio della Carta Sistema dei vincoli paesaggistici e delle tutele (LI0001D22N4IM0007003A) del Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE n. 89/2017 (G.U. n. 118/2018) e successiva Ordinanza Commissariale n. 3 del 24/06/2021.

Nell'area d'interesse ricade parte del Viadotto approvato con Delibera CIPE n. 89/2017 (G.U. n. 118/2018) e successiva Ordinanza Commissariale n. 3 del 24/06/2021, che includono il Parere n.2326 del 03.03.2017 dell'allora MATTM. Tale area nello scenario vincolistico del PD assentito interferiva con:

- Bene paesaggistico - Area di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs 42/04);
- UCP Formazioni arbustive in evoluzione naturale.

Il Proponente riporta che il quadro vincolistico dell'area nello scenario attuale non risulta variato rispetto a quello presentato nel PD assentito, è stata effettuata la ricognizione dei Vincoli paesaggistici e delle Tutele ambientali (mese di Gennaio 2024) consultando il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e successive modifiche ed integrazioni (aggiornati il 03/08/2023 alla DGR 968/2023).

Rispetto al PD assentito il Proponente conferma la non interferenza con gli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) delle Componenti geomorfologiche, idrologiche, delle aree protette e dei siti naturalistici, dei valori

percettivi. Il Proponente riporta che la disciplina vincolistica nell'area oggetto di intervento non è variata rispetto a quanto analizzato nel PD approvato.

Compatibilità idraulica

Il Proponente ha redatto l'elaborato "Relazione di compatibilità idraulica Modifica provvisoria SSE di Ripalta" (cod. 28-LI0701VZZRISE0000002A): in tale documento è riportata la descrizione dell'opera, i vincoli idraulici, l'analisi della compatibilità idraulica, la modellazione idraulica adottata e i risultati delle simulazioni.

È stato consultato il Progetto di Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino interregionale del Fiume Fortore (adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale il 29/09/2006). Nella Relazione di Piano sono individuate le aree soggette a pericolosità idraulica attraverso l'individuazione, la localizzazione e la caratterizzazione degli eventi alluvionali che abbiano prodotto effetti sul territorio, in particolare danni a persone o cose, o, semplicemente, abbiano creato condizioni di disagio o allarme.

Il Proponente riporta che dagli elaborati grafici relativi alle carte di pericolosità idraulica si evince come l'infrastruttura ferroviaria di progetto, in particolar modo l'area oggetto di variante, sia in gran parte interna alla perimetrazione del Piano di Bacino e attraversi aree classificate ad "alta pericolosità idraulica PI3"

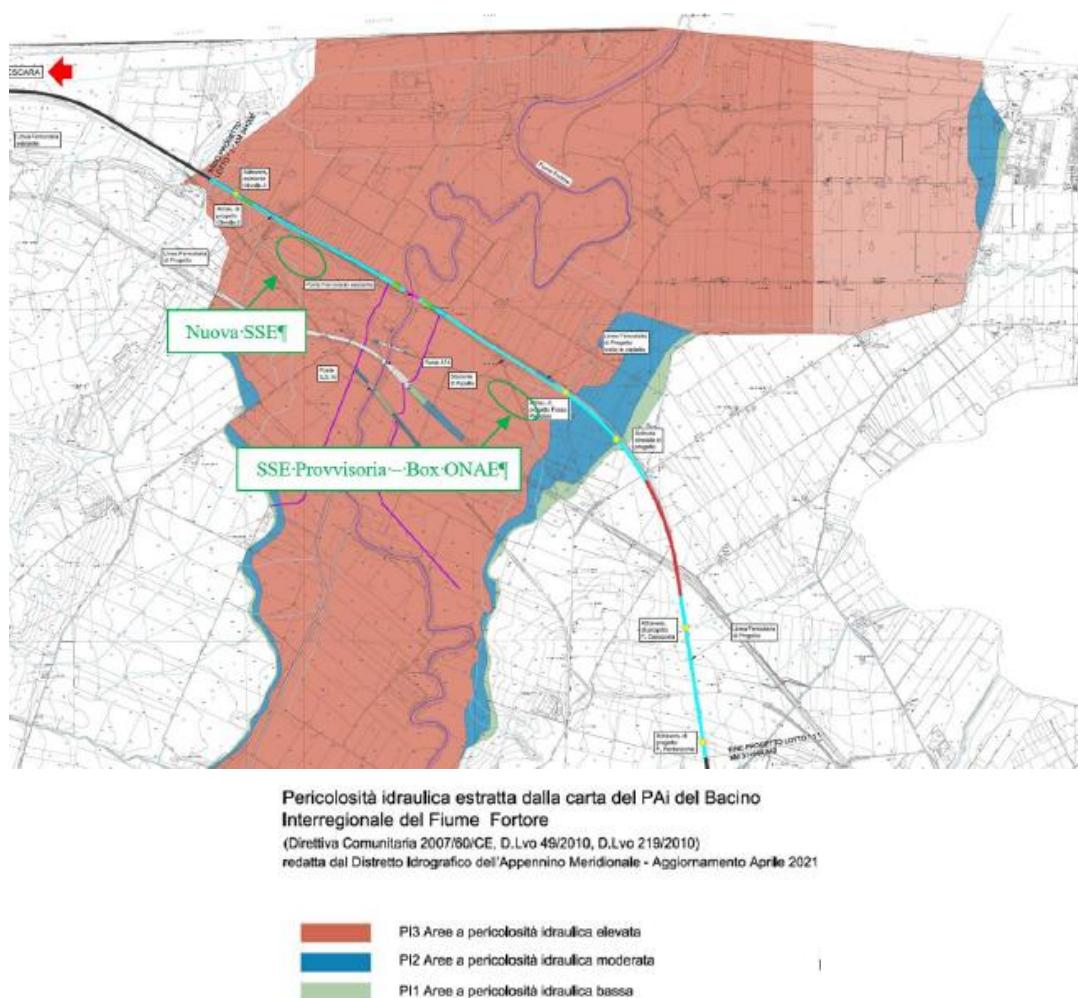


Figura 2 – Stralcio carte di pericolosità idraulica

Il Proponente riporta nella Relazione i contenuti delle Norme Tecniche di Attuazione del progetto di Piano Stralcio dell'assetto idrogeologico del Bacino interregionale del Fiume Fortore le quali classificano le aree di pericolosità (PI3 aree a pericolosità idraulica alta: aree inondabili per tempo di ritorno minore o uguale a 30 anni; aree a pericolosità idraulica moderata PI2: aree inondabili per tempo di ritorno maggiore di 30 e minore o uguale a 200 anni; PI1 aree a pericolosità idraulica bassa: aree inondabili per tempo di ritorno maggiore di 200 e minore o uguale a 500 anni).

A livello normativo gli studi effettuati hanno tenuto conto anche del "Progetto di Piano di Gestione del Rischio Alluvioni" (PGRA) redatto per conto del distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale di recente emanazione (Aprile 2021 – II ciclo). Tale ente raggruppa: Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi Liri-Garigliano e Volturno, Regione Abruzzo, Regione Basilicata, Regione Calabria, Regione Campania, Regione Lazio, Regione Molise, Regione Puglia. Tra i vari elaborati allegati al piano, sono pubblicate le mappe di pericolosità idraulica (PI). Per il Fiume Fortore, gli aggiornamenti effettuati in fase di redazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni non hanno portato a modifiche delle mappe di pericolosità idraulica omogenea rispetto a quanto rappresentato nelle tavole del Piano di Bacino.



Figura 3 – Area di pericolosità idraulica PGRA

Il Proponente descrive lo studio al fine di verificare la compatibilità idraulica per l'intervento di Raddoppio della tratta ferroviaria Ripalta-Lesina, in merito alla quale l'ex Autorità di Bacino si è espressa con parere favorevole (n. 89011 del 31 luglio 2017).

L'analisi idraulica riguarda la modellazione numerica bidimensionale del Fiume Fortore. Per le simulazioni idrauliche e per la definizione delle aree allagate, nonché dei livelli idrici, è stato utilizzato il codice di calcolo denominato Infoworks ICM, sviluppato dalla software house Innovyze.

Il modello idraulico bidimensionale sviluppato conferma le aree di esondazione derivanti dagli strumenti PAI e PGRA. Dalle simulazioni effettuate, è riportato che l'area nella quale saranno collocati i manufatti previsti per la SSE provvisoria, nella configurazione ante operam, risulta interessata da un tirante pari a 70 cm per TR=30 anni (tempo di ritorno assunto data la provvisorietà dell'intervento) e da un tirante di 1.26 m per TR=200 anni (tempo di ritorno coerente con quanto indicato nelle NTA del PAI).

Considerando che alcuni degli interventi idraulici, previsti nel progetto di Raddoppio della tratta Ripalta-Lesina, sono stati già realizzati, nello specifico 3 dei 6 forni di trasparenza in sinistra idraulica del Fortore, a tendere i tiranti saranno quelli della configurazione post operam che nell'area di intervento vede la presenza di tiranti idrici di circa 30/40 cm per TR=200 anni e non vede alcun allagamento per TR=30 anni.

In ogni caso, a vantaggio di sicurezza, il tirante idrico assunto per il posizionamento dei fabbricati della SSE è quello corrispondente alla simulazione ante operam con TR=200 anni (tirante pari a 1.26 m); al fine di evitare che l'intervento in progetto sia interessato dalla piena duecentennale i fabbricati e gli impianti in essi contenuti, saranno posizionati su basamenti in cemento armato a 1.30 m dalla quota del piazzale.

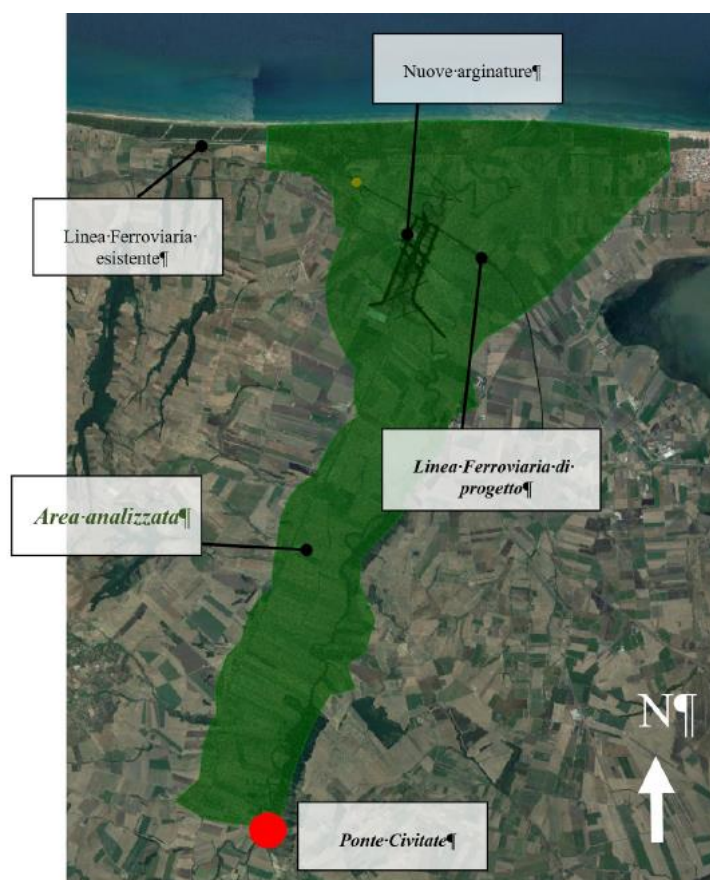


Figura 4 – In verde è rappresentata l'area modellata, in rosso la sezione di applicazione dell'onda di piena in ingresso

Inoltre, in merito all'analisi di compatibilità idraulica, il Proponente evidenzia quanto segue:

- risulta una riconfigurazione dell'esistente SSE di Ripalta che avrà carattere temporaneo in quanto verrà dismessa e sostituita dalla nuova SSE prevista nel progetto di Raddoppio della tratta Ripalta-Lesina;
- si configura come un intervento di tipo puntuale a servizio di un'infrastruttura di trasporto pubblico strategica e non delocalizzabile;
- è prevista la sostituzione dei fabbricati esistenti, interferenti con le pile del viadotto, con fabbricati analoghi, comportando ridotti incrementi di volumetria rispetto a quelli che saranno demoliti; inoltre, i suddetti fabbricati non saranno presenziati;
- non modifica o comunque non peggiora l'assetto morfologico attuale del territorio in cui si inserisce e quindi non modifica le attuali condizioni di funzionalità idraulica;
- non costituisce un fattore di aumento della pericolosità idraulica né localmente, né nei territori a valle o a monte, producendo significativi ostacoli al normale libero deflusso delle acque ovvero causando una riduzione significativa della capacità di invaso delle aree interessate;
- non costituisce un elemento pregiudizievole all'attenuazione o all'eliminazione delle specifiche cause di rischio esistenti;
- non comporta apprezzabili modifiche delle caratteristiche di infiltrazione delle superfici in cui insistono e quindi lasciano sostanzialmente invariato l'afflusso efficace.

In conclusione, avendo posizionato i fabbricati di progetto ad una quota superiore al tirante duecentennale (desunto dalle simulazioni idrauliche svolte) e considerato che l'intervento in progetto non costituisce un fattore di incremento delle condizioni di pericolosità idraulica dell'area oggetto di interesse, il Proponente ritiene il progetto compatibile con gli obiettivi definiti dalle NTA del PAI nonché dalle Misure di Salvaguardia del PGRA.

Paesaggio

L'area di intervento ricade in ambito rurale esteso di matrice rurale in cui la maglia di appoderamento appare rada e i lotti di grosse dimensioni. Le infrastrutture scansiano il territorio ridisegnando i lotti agricoli e la viabilità podereale e strutturandosi come gli elementi emergenti del paesaggio pianeggiante soprattutto in relazione alla capacità di circoscrivere con visivi o interdire la percezione del paesaggio.

I seminativi tendono, in una logica evolutiva di tipo estensivo, a cancellare i segni di divisione della maglia di appoderamento mentre rimangono forti i segni e gli allineamenti connessi all'orditura colturale.

L'insediamento sparso e il peso insediativo molto rarefatto sono l'altro rilevante fattore di identificazione della percezione di questa parte del paesaggio. Le aree agricole sono anche di matrice intensiva nel fondovalle alluvionale del Fortore. Si tratta di un contesto caratterizzato da elementi connessi al paesaggio rurale e le dinamiche di degrado si possono ricondurre, in larga misura, ai fenomeni di abbandono dei coltivi o alla costruzione di edifici con tipologie estranee alla tradizione locale.

Il territorio mantiene una sua permeabilità connessa principalmente alla assenza (o la bassa densità) di elementi di pressione antropica. Sono gli assi infrastrutturali a esercitare un ruolo di pressione antropica, interrompendo la permeabilità orizzontale.

L'intervento in oggetto consiste nell'adeguamento della SSE esistente all'interno della medesima area di proprietà di RFI; pertanto, non determina variazioni alla percezione paesaggistica dell'area e del suo contesto rispetto a quanto già analizzato in sede di Progetto Definitivo. Inoltre, il progetto, essendo temporaneo (con una durata di circa 3 anni e mezzo), non solo prevede la demolizione delle nuove installazioni temporanee della SSE, ma come definito dal PD assentito, anche parte dell'esistente. Ne consegue quindi che l'area ad oggi interessata dalla SSE verrà liberata per una buona porzione, eliminando gli elementi che ad oggi possono essere considerati detrattori, e ripristinando allo stato ante operam le

formazioni arbustive in evoluzione naturale interferite dall'intervento, consentendo una maggiore evoluzione di espansione futura della vegetazione. Il Proponente ritiene quindi che le valutazioni assentite del PD non sono alterate.

Biodiversità

L'area di intervento ricade in un'area agricola, nella quale gli unici elementi di naturalità presenti nell'area dell'attuale SSE sono caratterizzati dalle formazioni arbustive in evoluzione naturale. La vegetazione presente nell'area della sottostazione elettrica, delimitata con recinzione e di proprietà di RFI è costituita da essenze a crescita veloce attecchita nell'arco di tempo intercorso tra gli interventi di manutenzione, in quanto la presenza di vegetazione costituisce un elemento ostativo sia per la manutenzione, che un rischio per la propagazione di eventuali incendi.

L'intervento prevede la rimodulazione dell'esistente SSE all'interno della medesima area di proprietà di RFI destinata alla sottostazione, e la restituzione del luogo allo stato ante operam a seguito della demolizione, sia dell'attuale SSE, che gli impianti della temporanea, consentirà in tal modo una maggiore futura evoluzione delle formazioni arbustive, migliorando la qualità ambientale del territorio. Il Proponente afferma che le valutazioni assentite del PD non sono alterate.

Suolo

Il progetto, essendo temporaneo (con una durata di circa 3 anni e mezzo), non solo prevede la demolizione delle nuove installazioni temporanee della SSE, ma come definito dal PD, anche parte dell'esistente; pertanto, il Proponente afferma che il livello di permeabilità è equivalente a quello attuale.

Elettromagnetismo

L'esistente SSE di Ripalta, ubicata alla progressiva 3+050 km di progetto (PD), è alimentata in AT a 150 kV in entra-esce dalle SSE di Termoli e la SSE di Lesina. Generalmente la fascia di rispetto, ovvero l'area all'interno della quale l'impatto elettromagnetico su persone non può essere considerato trascurabile, per questa tipologia di SSE rientra nei confini dell'area di pertinenza della SSE stessa; inoltre, la SSE è comunque realizzata in un'area agricola, con totale assenza di edifici abitati per un raggio di almeno 300 m.

Pertanto, considerando la tipologia di intervento, ovvero la rimodulazione dell'esistente SSE all'interno della medesima area, senza alterare la configurazione attuale per quanto riguarda l'AT, e l'assenza di ricettori e la presenza di persone per periodi continuativi, il Proponente afferma che l'impatto elettromagnetico indotto dalla variante su persone prodotto dalla realizzazione della temporanea SSE di Ripalta è nullo.

In conclusione, il Proponente afferma che la variazione a carattere temporaneo rispetto al PD già assentito, introdotta a seguito dell'esigenza di delocalizzare temporaneamente, per un durata di circa 3 anni e mezzo, l'attuale SSE di Ripalta in un'area retrostante di proprietà di RFI (Catasto terreni del Comune di Lesina - Foglio n. 4 - P.la 353), in modo da consentire la realizzazione dei lavori previsti in appalto e, contestualmente, in modo da garantire la continuità dell'esercizio ferroviario sulla linea Adriatica, non determina modifiche sulle componenti ambientali potenzialmente più coinvolte, considerando anche che, come definito dal PD, anche la SSE leggermente retrocessa rispetto all'attuale sedime sarà definitivamente demolita, ripristinando l'originario stato dei luoghi.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Variante 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 del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto "*Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto esecutivo del lotto 1 "Ripalta - Lesina" - Modifica SSE Ripalta* " così come disposto dalla Divisione;
- il Proponente riporta che, in conformità a quanto stabilito dall'art. 169, comma 4 del d.lgs. 163/2006, in qualità di soggetto aggiudicatore dell'intervento, intende approvare la variante sopra descritta, poiché le stessa, ai sensi dell'art. 169, comma 3 del D.Lgs. n. 163/2006 (ancora applicabile in virtù della disposizione transitoria di cui all'art. 225, comma 10, del D.Lgs. 36/2023): i) si configura come variante non rilevante sotto il profilo localizzativo; ii) non comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato dal CIPE; iii) non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti.

VALUTATO che le varianti introdotte non comportano variazioni significative degli impatti ambientali dell'opera

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

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

ESPRIME PARERE

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

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, la proposta di variante non comporta sostanziali modifiche sotto il profilo ambientale rispetto al progetto approvato e che pertanto sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto "*Linea ferroviaria Pescara - Bari: tratta Termoli - Lesina. Progetto esecutivo del lotto 1 "Ripalta - Lesina" - Modifica SSE Ripalta* " sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA