



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 12 del 19 ottobre 2020

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p>Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina" Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova</p> <p>Progetto esecutivo della modifica "Risoluzione criticità idraulica Simeto"</p> <p>ID_VIP 5491</p>
Proponente:	Rete ferroviaria italiana S.p.A.

*Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". addoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della
modifica "Risoluzione criticità idraulica Simeto".
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006*

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

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

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- 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 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del*

Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTA la Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e in particolare:

- l'art. 1, comma 1, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- l'art. 1, comma 10, che prevede "Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (AFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. [... omissis ...]

PREMESSO che:

- La Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. 418 del 06/08/2020, ha presentato, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2016, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, domanda per l'avvio della procedura di verifica varianti relativo al progetto "Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica "Risoluzione criticità idraulica Simeto", da realizzarsi nel Comune di Catenanuova (EN).
- 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. n. MATTM/0063953 in entrata in data 12/08/2020;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/68480 in data 3/09/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/2672 in data 07/09/2020 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento "Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica - Risoluzione criticità idraulica Simeto", la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata.;
- con la medesima nota prot. MATTM/68480 in data 3/09/2020 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell'istruttoria in oggetto;

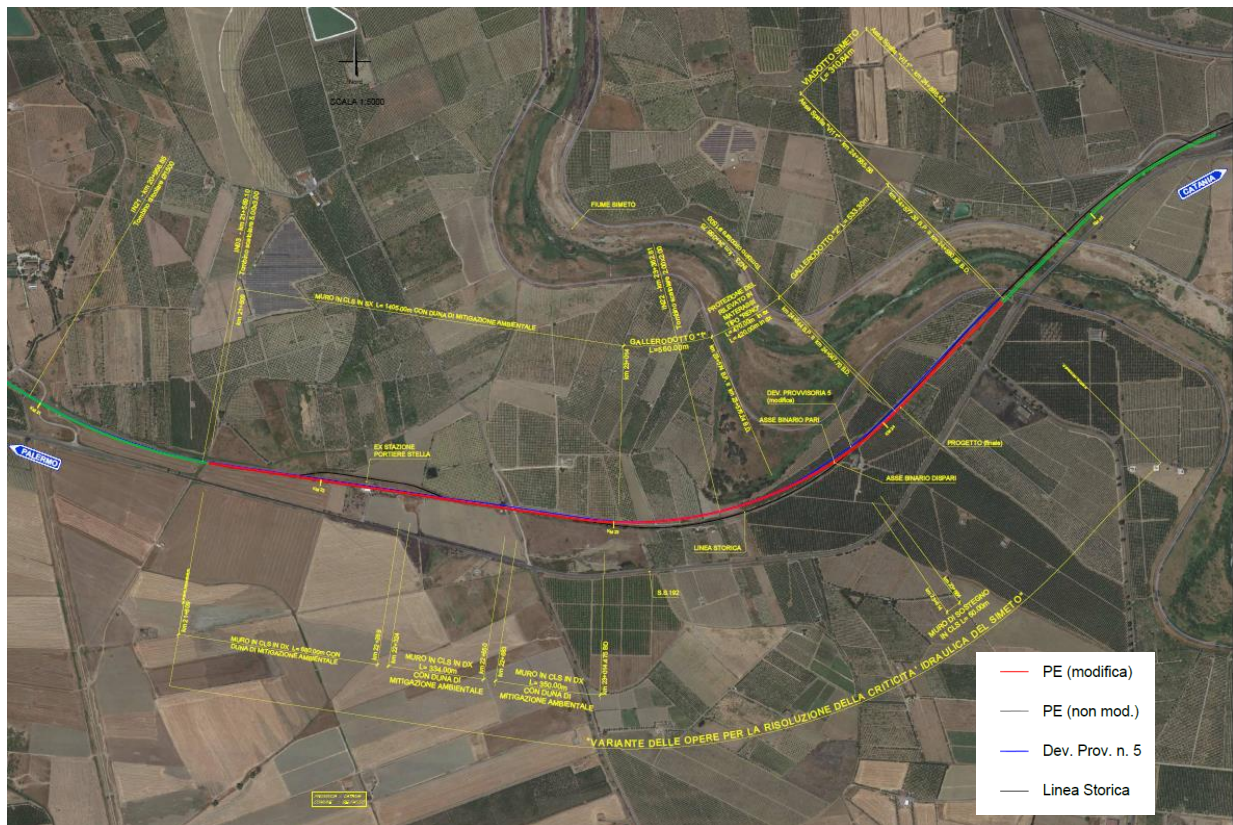
RILEVATO che per il progetto in questione, da un punto di vista amministrativo:

- con Delibera 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), il CIPE ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 6 - Direttrice ferroviaria Catania-Palermo", gli interventi relativi a "Raddoppio Tratto Bicocca - Motta" e "Raddoppio Tratto Motta - Catenanuova";
- con il parere n. 1100 del 30/11/2012, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare "Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova";
- con l'Ordinanza del Commissario n. 9/2015, si è disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'opera "Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova", anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Determina direttoriale prot. DVA_DEC_2016_452 del 20/12/2016, preso atto del parere CTVA/2261 del 13/12/2016, è stata approvato con prescrizioni la Relazione di ottemperanza sul progetto "Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova" e verificata la coerenza del progetto definitivo ai contenuti delle prescrizioni di cui al Parere n. 1100 del 30/11/2012 e alle disposizioni di cui all'Ordinanza n. 9 del 14 Aprile 2015;
- con l'Ordinanza del Commissario n. 28/2017, si è disposta l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo dell'opera "Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova";
- con Determina direttoriale prot. DVA_DEC_2016_457 del 21/12/2016, preso atto del parere CTVA/2253 del 2/12/2016, è stato approvato con prescrizioni il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M. 161/2012 del progetto "Nuovo Collegamento Palermo - Catania: Raddoppio della Tratta Bicocca - Catenanuova";
- con Determina Direttoriale prot. DVA_DEC_2019_15 del 22/01/2019, preso atto del parere CTVA/2899 del 7/12/2018, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Variante ex art. 169 del D.Lgs 163/2006 dell' "Asse ferroviario "Palermo - Catania - Messina". Raddoppio tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova";
- con Determina Direttoriale prot. prot. DVA_DEC_2019_285 del 7/08/2019, preso atto del parere CTVA/3071 del 5/07/2019, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione – Fase 1 ai sensi dei c. 6 e 7 dell'art. 169 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto esecutivo "Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca-Catenanuova".
- parallelamente alla presente procedura, la Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT/421 del 7/08/2020, 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.n. MATTM/63960 in data 12/08/2020, ha presentato istanza ai fini dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012, del progetto esecutivo dell'intervento "Nuovo collegamento ferroviario Palermo - Catania. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova. Art.1 del D.L. 12/09/14, n.133 convertito con modificazioni dalla L. 11/11/2014, n. 164" [ID3354], in fase in esame da parte del medesimo Gruppo Istruttore.

RILEVATO inoltre che:

Con Determina Direttoriale prot. prot. DVA_DEC_2019_285 del 7/08/2019, sulla base del parere CTVA/3071 del 5/07/2019 che ne forma parte integrante, sono state poste le seguenti prescrizioni:

1. Il Proponente provvederà a redigere il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandole con glie Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto di dettaglio dovrà comprendere le verifiche relative alle condizioni di rischio idraulico ai diversi stadi di realizzazione (ante-operam e post-operam), comprensivi degli opportuni modelli di deflusso sviluppati per le verifiche di stabilità delle sponde. Per quanto attiene le opere di minimizzazione del rischio idraulico, con particolare riferimento all'area del Fiume Simeto
2. Il PE delle "Opere di risoluzione criticità idraulica Simeto", nel quale sarà presente una modifica che interessa circa cinque km di linea (dal km 20+460 al km 24+567), per i quali non è stata al momento effettuata la consegna dei lavori e che pertanto saranno oggetto delle verifiche citate (verifiche di stabilità delle sponde ed eventuali opere di presidio) dovranno essere trasmessi con la verifica di attuazione di II fase al MATTM, prima dell'approntamento dei cantieri, corredati dei Pareri degli Enti / Autorità competenti, al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori specifici



Corografia generale su ortofoto

Il tracciato della tratta Catenanuova – Bicocca si sviluppa dal km 0+500 al km 34+900 con lunghi rettifili raccordati da curve ad ampio raggio impostate per la velocità di tracciato di 160 km/h. Nella tratta successiva la localizzazione di diverse opere che condizionano la geometria plano-

altimetrica ha comportato una velocità di tracciato di 100 km/h fino al FV di Bicocca (km 37+926).

L'area di esondazione del fiume Simeto è localizzata approssimativamente fra le p.k. 21+609 e 25+000 e quindi nel tratto oggetto di modifica dove la velocità di tracciato è pari a quella massima (160 km/h).

In questa zona il Progetto definitivo prevedeva di attestare la ferrovia a piano campagna con un profilo con quote di poco superiori a quelle della linea esistente. Tale scelta è stata confermata nella stesura del Progetto Esecutivo, nel quale le livellette si trovano a quote assolute leggermente più basse (essendo generalmente più basso il terreno rilevato rispetto alla cartografia del definitivo).

Nel corso della progettazione esecutiva, gli approfondimenti effettuati hanno evidenziato la criticità rappresentata dalla possibilità che nel tratto di approccio al fiume Simeto in direzione Catania, l'andamento plano-altimetrico della linea ferroviaria previsto in progetto definitivo, fosse tale da non escludere che i tiranti idrici connessi ai fenomeni di esondazione previsti nel Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) e riverificati con opportune modellazioni bidimensionali nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, potessero sormontare la massicciata.

Le risultanze delle sopradette indagini condotte, basate sullo sviluppo di un modello idraulico bidimensionale diretto a verificare le modalità di propagazione e gli effetti delle esondazioni del fiume Simeto (anche sulla base della relativa serie storica), avendo individuato le aree esondate previste nel PAI, hanno reso necessaria l'adozione di una nuova soluzione progettuale per il tratto di linea ferroviaria compreso tra la pk 20+460 e la pk 24+567 al fine di superare tale criticità idraulica ferroviaria.

Il Progetto Definitivo di Variante, attraverso una ricalcolazione della portata e dell'onda di piena meno cautelativa di quelle del PAI, aveva previsto una modifica dell'altimetria del doppio binario di progetto, confermando la realizzazione dell'opera in rilevato con l'interposizione di due opere di trasparenza e di muri di protezione della linea dalle acque di esondazione.

Successivamente, Le analisi di filtrazione effettuate nel corso della progettazione esecutiva della variante, eseguite in accordo con le NTC 2008, nell'ipotesi cautelativa di assenza di perdite di carico nell'ambito del moto di filtrazione, hanno evidenziato la necessità di introdurre degli interventi ulteriori, non previsti nel Progetto Definitivo di variante, atti a contrastare fenomeni di sifonamento al piede dei muri di protezione della linea ferroviaria, in caso di esondazione del fiume Simeto. Sono stati pertanto inseriti taglioni impermeabili costituiti da pali secanti al di sotto del piano di fondazione dei muri di contenimento linea ferroviaria. Le stesse verifiche ripetute considerando le perdite di carico dovute al moto di filtrazione, ottenute con simulazioni numeriche nelle sezioni di progetto con una modellazione bidimensionale monofase in moto vario, hanno confermato la necessità di prevedere tali taglioni e ne hanno definito le profondità, variabili in funzione delle risultanze delle verifiche effettuate.

Non trovando condivisione da parte del Committente la soluzione progettuale di inserimento dei taglioni, fermo sulla sua posizione di non ritenere esserci i presupposti per l'innescarsi di un moto di filtrazione, sono state effettuate nuove indagini per approfondire le caratteristiche sia geologico geotecniche, sia di permeabilità dei terreni sul sito oggetto di intervento (ottobre-novembre 2019).

Con la nuova calcolazione rielaborando le verifiche prendendo a riferimento anche i valori dei parametri risultanti dalla nuova campagna di indagini, la presenza di tali taglioni si è confermata indispensabile per assicurare il buon funzionamento dell'intervento di salvaguardia della linea ferroviaria in occasione di eventi di esondazione del fiume Simeto.

Le nuove verifiche aggiornate prendendo a riferimento anche i valori dei parametri risultanti dalla nuova campagna di indagini, hanno confermato la necessità del taglione, già evidenziata in precedenza. Le indagini integrative hanno peraltro portato ad una rimodulazione ed affinamento sia fra monte e valle che lungo lo sviluppo dell'opera.

In corrispondenza del muro di monte alla linea ferroviaria il taglione è previsto con profondità 8,00m lungo tutto il suo sviluppo con l'unica eccezione rappresentata da un tratto di circa 350m dove la profondità raggiunge i 15m. In corrispondenza del muro di valle è stato invece possibile considerare non indispensabile il taglione a seguito degli approfondimenti effettuati che hanno ridotto l'alea relativa alla conoscenza delle caratteristiche dei terreni di riferimento.

Dal punto di vista geometrico la modifica, proposta in questo progetto di variante per risolvere le criticità di natura idraulica, è solamente altimetrica per il doppio binario di progetto, mentre per la deviata provvisoria la modifica è plano-altimetrica a causa della necessità di rivedere le fasi realizzative.

Le variazioni progettuali comportano infatti variazioni alla cantierizzazione in forza delle mutate condizioni di insieme che riguardano la area di costruzione del viadotto Simeto e che sono state approfondite nei paragrafi precedenti.

Per la costruzione delle opere individuate a cavallo del fiume Simeto, deve essere svolta una opportuna programmazione delle attività di cantiere propedeutiche alla costruzione del viadotto considerando di interessare tutti gli Enti Terzi competenti in quanto coinvolti a vita intera nella gestione del sito.

In particolare, il Proponente riporta che l'Impresa esecutrice dovrà prendere contatto con Genio Civile di Catania e con l'Autorità di Bacino al fine di appurare eventuali prescrizioni che potranno scaturire dalla nuova configurazione *ambientale* dovuta alla riprogettazione delle opere afferenti il tratto di linea che si sviluppa dalla Spalla lato Palermo del viadotto Simeto per circa 4 km in direzione Catenanuova.

Tale configurazione ha implicato una inevitabile rivisitazione della cantierizzazione, la quale, originariamente, non risultava vincolata ma concerneva la possibilità di svolgersi secondo un ampio ventaglio di modalità costruttive (varo dal basso, varo di punta lato CT e lato PA). Invece, la verifica dei livelli di piena ha imposto di riconsiderare le attività in alveo riducendole al minimo. Anzitutto l'utilizzo delle piste di accesso in alveo, per consentire le attività di esecuzione delle opere di fondazione del viadotto, andrà ridotto al minimo mantenendo le necessarie vie di fuga, come peraltro dovrà essere previsto nel futuro Piano di Emergenza e relativo Piano Operativo di Sicurezza. La soluzione adottata per la costruzione del viadotto sul F. Simeto è il varo di punta con spinta dalla spalla lato Catania

Il Proponente ha pertanto presentato la variante al progetto esecutivo del tratto in oggetto; rispetto al progetto esecutivo, la variante è essenzialmente riconducibile alla necessità di superare le criticità idrauliche in corrispondenza del fiume Simeto, risolte, principalmente, attraverso la sostituzione di un tratto in rilevato con la realizzazione di un viadotto-galleria (denominato dal Proponente "gallerodotto").

Sono affrontati i diversi aspetti ambientali, evidenziato le variazioni introdotte.

Per quanto riguarda l'analisi sul Paesaggio ed il confronto degli aspetti morfologico-percettivi delle opere modificate tra PD e proposta di variante, viene redatta specifica relazione paesaggistica. Non avendo carattere localizzativo, non sono intercettati nuovi vincoli, anche in riferimento al nuovo Piano Paesaggistico di Catania rispetto a quelli già esaminati in fase di Progetto Definitivo.

Sono proposti interventi di mitigazione ambientale, introducendo una duna a tergo del muro di protezione, rinverdita tramite inerbimento e messa a dimora di rade macchie di arbusti.

Per quanto riguarda il "gallerodotto" è riportato un fotoinserimento e si propone che la sua mitigazione sarà garantita dalla trasparenza di tale manufatto, mentre le opere a verde già previste sull'area interclusa tra il rilevato ferroviario e la strada statale (area verde IA03-A3-1), che prevedono la messa a dimora di un agrumeto, consentiranno di mitigare la presenza del gallerodotto 2 sul territorio circostante.

La variante non comporta variazioni relativamente alle immissioni in atmosfera ed acustiche in fase di esercizio; non viene esaminata la fase di cantiere, parzialmente diversa rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo. Si ritiene che eventuali criticità potranno essere affrontate con opportuni accorgimenti in fase di cantiere.

Per quanto riguarda la componente acque, il Proponente dichiara "La presente variante non ha un impatto sulla componente acque superficiali o sotterranee, che non risultano pertanto interferite in modo differente rispetto alle opere di Progetto Definitivo". Tale affermazione non è condivisibile in quanto, proprio l'interazione con le acque superficiali è la origine della presente variante. Tale argomento è stato però affrontato con le indagini idrologiche ed idrauliche.

Al proposito, si rileva che le valutazioni del funzionamento idraulico non sono cautelative in quanto effettuate con riferimento a portate di piena inferiori a quelle stimate dall'Autorità di Distretto con il PAI; anche i criteri assunti per le verifiche idrauliche (par. 10 relazione idraulica e di compatibilità idraulica) non sono cautelativi. Si rimanda per le considerazioni di compatibilità idraulica all'imprescindibile parere della Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia.

Per quanto riguarda la gestione dei materiali di risulta, il Proponente riporta un bilancio comparativo delle terre relativamente alla variante oggetto di analisi, effettuato rispetto alle previsioni del Progetto Definitivo, deducendo che "l'incremento percentuale della produzione di materiale da scavo della variante (+70.165 mc) rappresenta il 5.83 % della produzione complessiva prevista dal bilancio terre presente nel PUT già autorizzato (1.204.277 mc), pertanto, non si configura come variante sostanziale rispetto al PUT approvato ai sensi dell'art. 8 comma 2 del DM 161/12."

Ciononostante, le variazioni al Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DM 161/2012 conseguenti la presente variante, sono state inserite nell'aggiornamento presentato con apposita istanza e in corso di parallela valutazione con [ID3354]

Si è infine verificato che le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto definitivo, e come verificato sul progetto esecutivo con parere della Commissione n. 3071.

Nella domanda, il Proponente dichiara che, con riferimento a quanto previsto dall'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 e dall'art., 1 comma 15, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, la modifica che questa Società in qualità di soggetto aggiudicatore intende approvare:

(i) non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, in quanto ricadente all'interno del corridoio urbanistico individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanisti con Ordinanza del Commissario n. 9/2015;

(ii) non comporta altre sostanziali modifiche al progetto definitivo assentito con Ordinanza del medesimo Commissario n. 28/2017;

(iii) è stato verificato che il suo valore, sommato a quello delle modifiche di cui alla delibera di questa Società n. 19/2018, non supera del 50% il valore del progetto definitivo e non risulta necessaria l'attribuzione di nuovi finanziamenti.

Dichiara inoltre che le opere richiedono una variazione del piano delle espropriazioni in precedenza approvato dal Commissario.

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 del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, del progetto esecutivo "*Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica - Risoluzione criticità idraulica Simeto*", così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n. MATTM/68480 in data 3/09/2020;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo.

La variante non assume rilievo localizzativo (D.L.vo n.163/2006, art.169, comma 3).

Le modifiche oggetto di variante risultano rispettose delle prescrizioni impartite in sede di progetto definitivo.

Le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera ed esecutivo del lotto, né incidono sulle componenti ambientali considerate e coinvolte, e anche dal punto di vista del sistema della Cantierizzazione, le modalità organizzative e realizzative delle opere comporteranno modifiche tali da non avere implicazioni ambientali aggiuntive in fase di cantierizzazione.

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali si conclude quindi che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, le varianti progettuali proposte non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato, ed è stato dichiarato che non richiedono l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi.

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS 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 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto

“Asse ferroviario "Palermo-Catania-Messina". Raddoppio della tratta ferroviaria Bicocca - Catenanuova. Progetto esecutivo della modifica "Risoluzione criticità idraulica Simeto", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore con le seguenti condizioni:

1. Prima dell'approvazione da parte del soggetto Aggiudicatore, dovranno essere ottenute tutte le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera nelle modalità descritte nella presente variante; in particolare, dovrà essere acquisito il parere della Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia, che costituisce condizione imprescindibile per la approvabilità dell'intervento.
2. Come già previsto dalla prescrizione 2 del Parere della Commissione n. 3071 del 5/07/2019 dovranno essere trasmessi, con la verifica di attuazione di II fase al MATTM, prima dell'approntamento dei cantieri, i Pareri degli Enti / Autorità competenti, prima dell'inizio dei lavori specifici.
3. Si prescrive la realizzazione, come misura di mitigazione, di un intervento di ripristino della vegetazione, con impiego di specie autoctone, anche con riferimento al tratto di "gallerodotto" di cui al fotoinserimento ripotato nel documento " Relazione di confronto tra il progetto definitivo e il progetto esecutivo di variante del Simeto" – fig. 21.

La Presidente f.f.

ex art. 9 comma 1 D.M. n. 342/2017

Avv. Paola Brambilla