



Ministero della Transizione Ecologica

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

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

*** * ***

Parere n. 84 del 6 aprile 2021

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Legge n. 164/2014 e s.m.i.</i></p> <p><i>Asse ferroviario Napoli-Bari</i></p> <p><i>I tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello</i></p> <p><i>Allungamento dell'asta di manovra nella</i></p> <p><i>Stazione di Acerra</i></p> <p><i>ID VIP 5747</i></p>
Proponente:	<p><i>RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.</i></p>

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;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

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";

VISTI inoltre:

- la Legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 recante *“Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina”*, 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*

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

VISTO il DM 161 del 10/08/2012, che abroga interamente l'art. 186 del D. Lgs. n. 152/2006 s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del DL n. 1 del 24/01/2012, *“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”*).

PREMESSO che:

- La Società Rete ferroviaria italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2020\726 del 22/12/2020, successivamente perfezionata con nota prot. RFI-DIN-DIS.NB\A0011\P\2021\25 del 18/01/2021, ha presentato, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, istanza ai fini dell'avvio della procedura di Verifica Varianti relativa al progetto *“Legge n. 164/2014 e s.m.i. Asse ferroviario Napoli-Bari. I tratta: Variante alla linea Napoli - Cannello. Allungamento dell'asta di manovra nella Stazione di Acerra”* nei territori di Volla, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra;
- 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/109508 del 28/12/2020 e la nota di perfezionamento atti con prot. n. MATTM/5024 del 19/01/2021;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/11254 in data 24/02/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/488 in data 4/02/2021 ha trasmesso a questa Commissione, per l'avvio della procedura di Verifica di Variante del progetto *“Legge n. 164/2014 e s.m.i. Asse ferroviario*

Napoli-Bari. I tratta: Variante alla linea Napoli - Cannello. Allungamento dell'asta di manovra nella Stazione di Acerra”, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata;

- con nota prot. MATTM/11251 del 4/02/2021 acquisita al prot. CTVA/487 del 4/02/2021, la Divisione ha designato, prendendo atto della proposta di assegnazione trasmessa dal Presidente della Commissione, il Referente Istruttore della presente procedura;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- L'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito dei «Corridoi ferroviari», l'infrastruttura «Asse ferroviario Napoli - Bari - Taranto»;
- con il Parere n. 452 del 25/02/2010 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare " *Itinerario Napoli-Bari - Variante alla Tratta Cannello- Napoli*";
- con la Delibera n. 2 del 18/02/2013 il CIPE approvava, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della " *Variante alla linea Napoli – Cannello*" ad esclusione del tratto compreso tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del DPR n. 327 del 08/06/2001 e s.m.i., ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2016-0000059 del 25/02/2016, preso atto del parere CTVA/1995 del 19/02/2016, è stato approvato, con prescrizioni, il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo redatto ai sensi del D.M. 161/2012 sul progetto definitivo " *Itinerario Napoli – Bari. Variante alla linea ferroviaria Napoli - Cannello*";
- con Determina direttoriale prot. DVA-DEC-2016-0000084 del 15/03/2016, preso atto del parere CTVA/2014 del 04/03/2016, è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo " *Itinerario Napoli – Bari. Variante alla linea ferroviaria Napoli - Cannello*" alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 2 del 18/02/2013;
- con nota della Direzione prot. DVA/13408 del 17/05/2016, preso atto del parere CTVA/2072 del 5/05/2016, sono stati forniti alla Direzione i chiarimenti richiesti dal Proponente sul parere CTVA/1995 del 19/02/2016;
- con l'Ordinanza n. 21 del 19/05/2016 il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari ha approvato il progetto definitivo dell'" *Itinerario Napoli - Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli - Cannello*", comprensivo della variante di tracciato tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599 in Comune di Afragola;
- con Determina Direttoriale prot. DVA_DEC_2018-0000377, preso atto del parere CTVA/2819 del 14/09/2018, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Variante ex art. 169 del D.Lgs 163/2006 dell' " *Asse ferroviario Napoli-Bari. Itinerario Napoli-Bari, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cannello. Progetto Esecutivo delle prescrizioni nn. 8-9-11-16-17-18-19-22-23-26-28 di cui all'Allegato 1 della Ordinanza del Commissario n. 21 del 16 maggio 2016*";
- con Determina Direttoriale prot. DVA_DEC_2019-0000190 del 29/05/2019, preso atto del parere CTVA/3004 del 10/05/2019, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione – Fase 1 ai sensi dei c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto esecutivo " *Asse ferroviario Napoli - Bari. Variante Linea Ferroviaria Cannello-Napoli*";
- con Determina Direttoriale prot. MATTM-CRESS-DEC-500 del 17/12/2020, preso atto del parere CTVA/21 del 10/11/2020, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Variante ex art. 169 del D.Lgs 163/2006 del progetto " *Asse ferroviario Napoli-Bari. Infrastrutture ferroviarie strategiche - Legge 443/2001. Itinerario Napoli-Bari, 1ª tratta: Variante alla linea Napoli-Cannello*";

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione relativa alle varianti del Progetto esecutivo "*Legge n. 164/2014 e s.m.i. Asse ferroviario Napoli-Bari. I tratta: Variante alla linea Napoli - Canello. Allungamento dell'asta di manovra nella Stazione di Acerra*", così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MATTM/11254 in data 24/02/2021:
 - Elaborati delle varianti del Progetto Esecutivo
 - Analisi comparativa ambientale e archeologica tra progetto esecutivo e progetto esecutivo di variante;

Per quanto riguarda l'oggetto della variante:

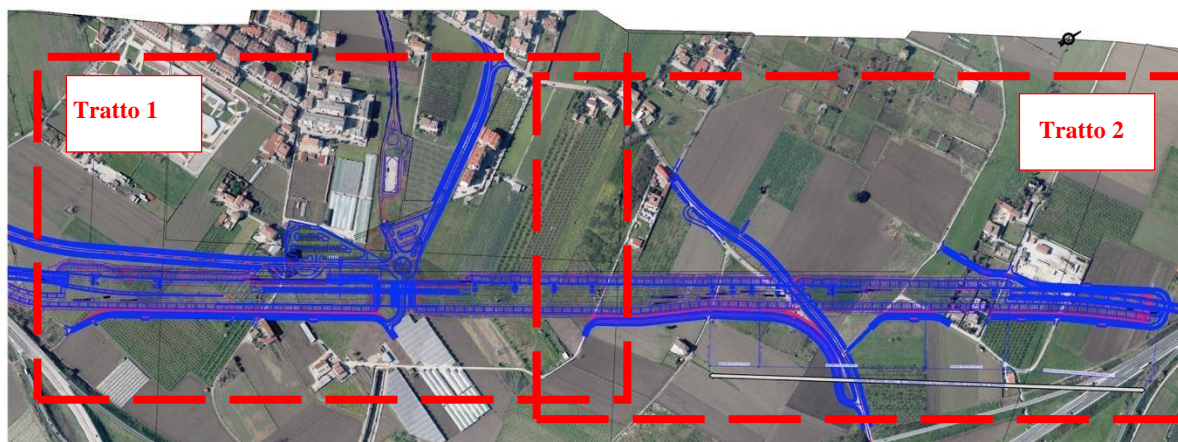
Il Progetto Esecutivo di Variante consiste nell'allungamento dell'Asta di manovra in Stazione di Acerra.

Le principali modifiche alle opere interessano:

- ✓ il prolungamento e l'elettificazione dell'asta di manovra e le opere civili ad essi connesse (muri di sostegno, allargamento rilevato, idraulica di linea);
- ✓ la viabilità di ricucitura.

Nello specifico, si prevede il prolungamento dell'asta di manovra di circa 45m così come nella figura seguente e l'inserimento di un respingente di tipo 1.

È prevista inoltre l'elettificazione dell'asta di manovra e l'allungamento del tronchino di sicurezza per ottenere una capacità di 50 m invece dei 30 m previsti nel progetto esecutivo.

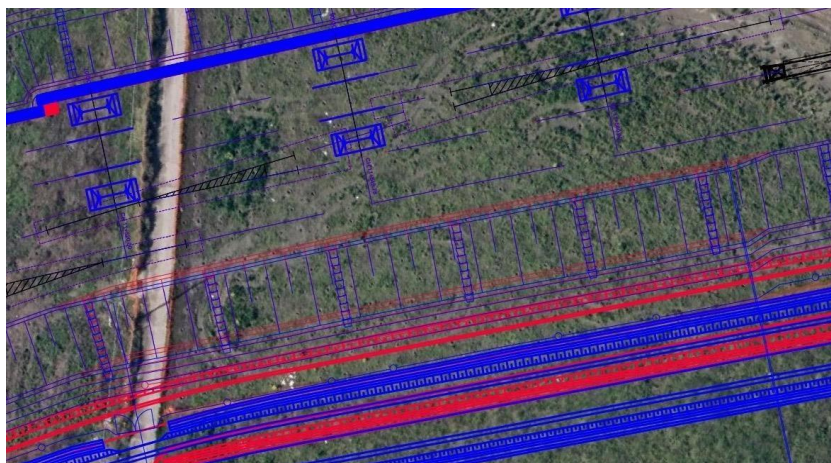


Nel PE era prevista la sola elettificazione dei binari di corsa e di precedenza. L'elettificazione dell'asta di manovra fa sì che il piano di elettificazione prevede una diversa configurazione tecnologica della Stazione di Acerra. Per poter ottemperare a quanto sopra, è stato necessario aggiungere dei nuovi pali della TE lungo l'asta, prevedendo altresì la modifica di tre portali previsti in corrispondenza degli scambi che si allungano fino al margine del rilevato dell'asta di manovra.

In particolare, i binari del tronchino di manovra sono idonei a ricevere e stazionare treni merci fino a 583 metri in direzione Napoli e 556 metri in direzione Canello potendo garantire per queste lunghezze una pendenza massima longitudinale del 1,2 per mille. I treni merci di lunghezza superiore e fino ad un massimo di 750 metri possono essere ricevuti in stazione prevedendo la presenza del personale di bordo, non essendo garantita per tutta la lunghezza del treno la pendenza al 1,2 per mille. Per tali treni è previsto l'arresto in prossimità del segnale di partenza. Il progetto di variante dell'asta di manovra permette di portare la lunghezza utile, considerando il relativo segnalamento di manovra, a 650 metri.

- **CORPO STRADALE FERROVIARIO DEL RILEVATO RI04BIS E OPERE CIVILI**

Il rilevato è la parte del Rilevato RI04bis relativo al binario industriale FCA; questo breve tratto di linea a semplice binario di lunghezza m 960 circa (escluso scalo) collega il vecchio raccordo ferroviario della zona industriale, che comprende anche gli stabilimenti FCA, con il fascio di presa e consegna. Il Raccordo ASI sottopassa la linea ferroviaria in progetto in prossimità della spalla S2 del viadotto VI02, che in tale zona, dovendo sovrappassare l'Asse Mediano, presenta il piano ferro ad altezza sufficiente. In tale modo si è evitato di affiancare il raccordo industriale alla linea stessa lato Est, con la conseguenza di dover realizzare un ulteriore viadotto ad un binario di approccio alla stazione con conseguenti problemi di pendenza che ne sarebbero derivati. Inoltre il raccordo industriale sottopassa la rampa dell'asse Mediano NV05 tramite la GA04 alla progressiva 0+264.81. Dalla fine del muro di sostegno in dx del binario di precedenza l'asse del raccordo industriale si attesta alla stessa quota dell'asse del binario della Variante Napoli – Cannello fino alla spalla S1 del viadotto VI03 che segna il punto in cui inizia un muro di sostegno in sx che per una lunghezza pari a circa 232.66m terminerà alla fine del rilevato in oggetto presso la progressiva km 2+620.33 circa. L'elettificazione dell'asta di manovra ha comportato delle modifiche della sezione tipo che, nella maggior parte dei casi mantengono lo stesso ingombro della sezione prevista nel PD iniziale. Solamente in corrispondenza degli scambi, è previsto un allargamento di circa 1.10 m del rilevato per poter ospitare i blocchi di fondazione dei portali della TE.



Variante 1 – Tratto di rilevato in allargamento in corrispondenza degli scambi - Dettaglio - Inquadramento su ortofoto
– In rosso il progetto esecutivo con i vecchi cigli superiore ed inferiore del rilevato ferroviario, in blu i nuovi cigli del Progetto esecutivo di variante

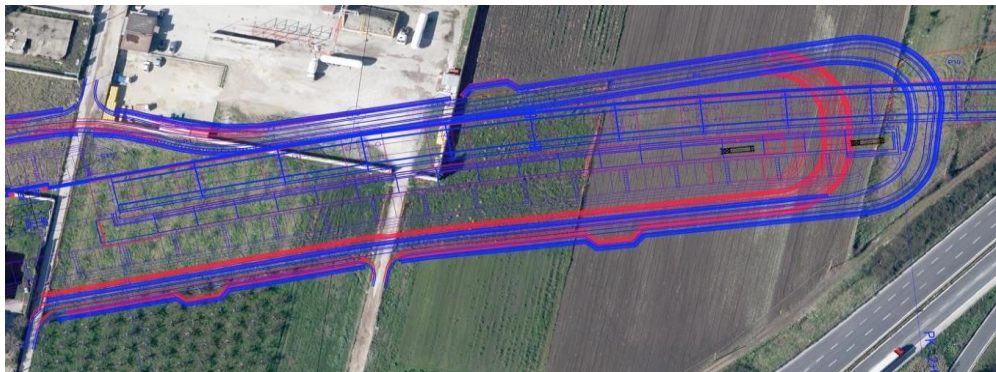
Il tratto di rilevato in allargamento in corrispondenza degli scambi, in sezione, avrà una maggiore area di circa 6 m² che per uno sviluppo di circa 100 metri lineari di allargamento determinano un maggior volume di rilevato pari a circa 600 m³, un incremento in alcuni punti dell'impronta del rilevato per via dell'inserimento dello stradello di servizio L=> 3.00m e le piazzole di manovra. Tutto ciò perché il progetto di variante dell'asta di manovra permetterà di portare la lunghezza utile di stazionamento, considerando il relativo segnalamento di manovra, a 650 metri.

L'allungamento ed elettificazione dell'asta hanno comportato una riprogettazione dei muri di sostegno del rilevato dell'asta di manovra e, nello specifico, le opere in questione riguardano il muro di sostegno in sx del binario industriale tra le progr. 2+387.67 e 2+620.33.

- VIABILITÀ DI RICUCITURA RI04BIS

Nell'ambito dei lavori per la variante dell'asta di manovra sono previsti interventi di realizzazione di nuove viabilità, adeguamento delle viabilità esistenti al fine di consentire l'adeguamento delle nuove opere infrastrutturali. Nello specifico, l'allungamento del corpo del rilevato ferroviario comporterà una modifica della planimetria per la viabilità di ricucitura N.5 che sottopassa il viadotto VI03 legata sia all'allargamento del rilevato in corrispondenza degli scambi che ad una maggiore lunghezza. Inoltre la presenza dello stradello da 1,5m fino al km 10+390 e di quello da 3.0m oltre tale progressiva, prevede uno spostamento delle viabilità di ricucitura n.4, n.7, n.6 e n.5 consegnate nel PE. Tale situazione

provocherà inoltre un incremento delle superfici di esproprio. Le modifiche alle viabilità di ricucitura derivano dalla diversa geometria del rilevato oggetto di variante (viabilità di ricucitura nr. 7); dall'inserimento dello stradello di servizio (viabilità di ricucitura nr. 4, 5, 6 e 7); dal prolungamento dell'asta di manovra (viabilità di ricucitura nr. 5).



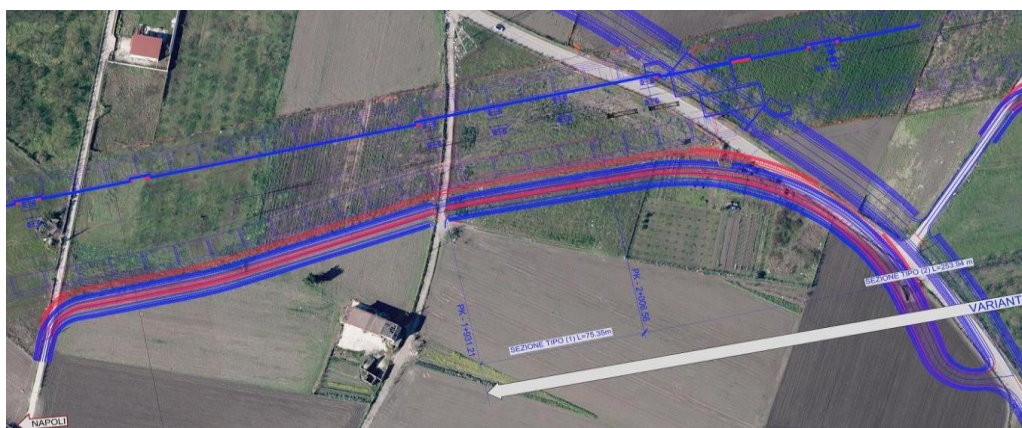
Variant 1 – **Viabilità di ricucitura 5** – Nuovo ingombro planimetrico a seguito di inserimento stradello di servizio $L \geq 3.00m$ e prolungamento asta di manovra - In rosso la posizione della viabilità nel progetto esecutivo, in blu la posizione della viabilità nel Progetto esecutivo di variante



Variant 1 – **Viabilità di ricucitura 4** – Nuovo ingombro planimetrico a seguito di inserimento stradello di servizio $L \geq 3.00m$ - In rosso la posizione della viabilità nel progetto esecutivo, in blu la posizione della viabilità nel Progetto esecutivo di variante



Variant 1 – **Viabilità di ricucitura 6** – Nuovo ingombro planimetrico a seguito di inserimento stradello di servizio $L \geq 3.00m$ - In rosso la posizione della viabilità nel progetto esecutivo, in blu la posizione della viabilità nel Progetto esecutivo di variante



Variante 1 – Viabilità di ricucitura 7– Nuovo ingombro planimetrico a seguito di inserimento stradello di servizio $L= > 3.00m$ e dell'allargamento del rilevato in corrispondenza degli scambi - In rosso la posizione della viabilità nel progetto esecutivo, in blu la posizione della viabilità nel Progetto esecutivo di variante

- IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA:

Nell'ambito dei lavori per la variante dell'asta di manovra è prevista l'elettificazione dell'asta di manovra stessa al fine di portare la lunghezza utile di stazionamento, considerando il relativo segnalamento di manovra, a 650 metri. L'elettificazione dell'asta di manovra comporta che il piano di elettificazione preveda una diversa configurazione tecnologica della Stazione di Acerra. Per poter ottemperare a quanto sopra, è stato necessario aggiungere dei nuovi pali della TE lungo l'asta, prevedendo altresì la modifica di tre portali previsti in corrispondenza degli scambi che si allungano fino al margine del rilevato dell'asta di manovra.

CONSIDERATO:

- che le variazioni proposte nel PE di variante sono della stessa tipologia di opere già previste nel PE e che hanno conseguito, sotto il profilo ambientale, i seguenti pareri:
 - Decreto n. 84 del 15 marzo 2016, che determina la sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "Itinerario Napoli - Bari, Variante linea ferroviaria Cannello - Napoli", con il progetto oggetto del parere di valutazione di impatto ambientale della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale, n. 452 del 25 maggio 2010 e la positiva conclusione dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 185, cc, 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, di verifica di ottemperanza alle prescrizioni dettate nella Delibera CIPE n. 2/2013..." **subordinata all'attuazione di prescrizioni;**
 - Parere, n. 1995, del 19 febbraio 2016, della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale - VIA VAS, con cui è stato approvato, ai sensi del DM 161/2012, **il Piano di Utilizzo delle Terre con prescrizioni;**
 - Parere di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., Parere CTVA n. 2774 del 22 giugno 2018, (Determina n. 292 del 03/07/2018 - Verifica Varianti ex art. 169, c. 4 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016).
 - Parere di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., Parere CTVA n. 2819 del 14 settembre 2018, (Determina n. 377 del 03/10/2018 - Verifica Varianti ex art. 169, c. 4 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile all'art. 216, c. 27 del D. Lgs. 50/2016);

- Parere di positiva conclusione della procedura di Verifica di Attuazione Fase 1 del Progetto Esecutivo da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'Art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. - Parere CTVA n. 3004 del 10 maggio 2019, (Determina n. 190 del 26/05/2019).
- che le opere in variante si sviluppano in un ambito che si colloca nei pressi della futura Stazione di Acerra. Oltre che dell'opera ferroviaria e della Stazione, il progetto prevede un sistema di interventi sulla viabilità che hanno l'obiettivo di rendere compatibili le opere ferroviarie con l'assetto viario e realizzare l'accessibilità alla stazione. Nell'ambito è inoltre prevista la ridefinizione del raccordo industriale ASI/FCA (WBS RI04 bis oggetto di variante).
- che il maggior ingombro derivante dallo spostamento (di circa 5 metri) della viabilità di ricucitura nr. 4 è dovuto all'inserimento dello stradello di servizio L=> 3.00m, ed interessa aree agricole, oltre ad alcune strutture già in precedenza interferite nel PE;
- che il maggior ingombro derivante dallo spostamento (di circa 6 metri) della viabilità di ricucitura nr. 7 è dovuto all'inserimento dello stradello di servizio L=> 3.00m ed al leggero allargamento del rilevato ferroviario in corrispondenza del blocco scambi, andando ad interessare aree agricole;
- che il maggior ingombro derivante dallo spostamento (di circa 4 metri) della viabilità di ricucitura nr. 6 è dovuto all'inserimento dello stradello di servizio L=> 3.00m, ed interessa aree agricole;
- che il maggior ingombro derivante dallo spostamento (di circa 2 metri) della viabilità di ricucitura nr. 5 ed il prolungamento per il sottoattraversamento del viadotto a seguito del prolungamento dell'asta di manovra che determina anche la modifica alla viabilità di ricucitura nr. 5 per il sottoattraversamento del viadotto;
- che le aree interessate direttamente dal progetto, come si evince dalla carta della struttura del paesaggio, sono destinate in gran parte all'uso agricolo e ricadono in un contesto dove i caratteri agricoli risultano via via marginali e a prevalere sono ormai i caratteri insediativi e infrastrutturali. il sistema di interventi inerenti all'ambito in esame viene a collocarsi in un area agricola interstiziale; area caratterizzata dall'attraversamento dell'Asse Mediano che, di fatto si interpone tra il tessuto della propaggine est di Acerra - in cui tessuto ordinato e compatto del nucleo urbano è andato via via diradandosi lasciando spazio al territorio agricolo – e una vasta area a carattere industriale;
- che le opere in Variante si sviluppano tra l'Ambito di paesaggio nr. 4 “Ambito a carattere urbano” e l'Ambito di paesaggio nr. 5 “Ambito agricolo con presenza di infrastrutture”. Nel primo tratto (Ambito 4) prevalgono localmente i caratteri dell'insediamento urbano a carattere sia residenziale che produttivo industriale; la presenza di ambiti agricoli è marginale o a carattere relittuale diluito e destrutturato in termini sistemici, all'interno dei tessuti residenziali. Il secondo tratto (Ambito 5), verso nord, nella zona dove termina il tratto oggetto di Variante, l'ambito di analisi si inserisce in un'area caratterizzata dalle strutture tipiche del paesaggio agricolo, connotata dalle colture a pieno campo e dalla presenza rarefatta di fabbricati a carattere rurale. Vista la tipologia di opere in Variante e visti gli ambiti all'interno dei quali è realizzata la variante in questione è verosimile che le modifiche introdotte nell'ambito in esame non apportano significative variazioni al quadro degli impatti attesi per la componente paesaggio, rispetto all'opera nel suo complesso che non siano stati già valutati per il Progetto Esecutivo;
- che l'entità e natura delle modifiche alla base delle varianti presentate sono verosimilmente di poco peso rispetto all'intervento nel suo complesso; intervento che, nella sostanza, resta invariato per le diverse opere che lo compongono, anche in riferimento alle sue prestazioni ambientali complessive;

- che le modifiche proposte sono volte ad ottimizzazioni progettuali, finalizzate a definire il grado di integrazione dell'opera con il territorio insediato e il suo sistema di relazione;
- che le modifiche apportate sono di modesta entità rispetto all'interesse dell'opera in costruzione e tali da non produrre grandi effetti sensibili ambientali sulle relazioni che le diverse opere, nella configurazione del Progetto Esecutivo, stabilivano con l'assetto e i caratteri paesaggistici e vincolistici dell'area;
- che le modifiche apportate nel progetto esecutivo di variante, per quanto concerne l'occupazione di suolo, rispetto al progetto esecutivo si differenziano per poche limitate maggiori aree di esproprio legate a limitati maggiori ingombri (< 1%);
- che le modalità organizzative e realizzative delle opere, nell'ambito del sistema di cantierizzazione, non comporteranno modifiche rispetto a quanto già previsto nel Progetto Esecutivo, in quanto trattasi di opere già previste che non necessitano né di lavorazioni particolari, né di nuove aree di cantiere;
- che le variazioni alle opere introdotte in questa fase non determinano implicazioni ambientali in fase di cantierizzazione che non siano state già riscontrate e valutate per il Progetto Esecutivo nel parere di positiva conclusione della procedura di verifica di attuazione fase 1 con Determina n.190 del 26/05/2019;
- che per quanto riguarda gli aspetti relativi alla gestione terre le maggiori aree di esproprio non comportano significative variazioni in relazione alla produzione e gestione di terre da scavo le cui quantità rientrano nella gestione dei materiali già assentita con parere CTVA n.1995 del 19/02/2016 che ha approvato il PUT ai sensi del DM 161/2012 con prescrizioni. L'unica variazione riguarda la maggiore sezione del rilevato tra pk 1+931 circa e pk 2+006 circa, con un incremento di materiale per la formazione del rilevato di circa 600 m³ che confrontato con il fabbisogno complessivo dell'opera di circa 1.800.000 m³ di materiale per rilevato, rappresenta meno dello 0,04%;
- che le aree oggetto di variante sono in stretta adiacenza alle aree oggetto di compatibilità archeologica da parte della Soprintendenza;
- che l'allungamento dell'asta di manovra è prossimo al limite stradale dell'asse mediano, si segnala che sarà oggetto di verifica da parte degli organi competenti;

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**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa al progetto “*Legge n. 164/2014 e s.m.i. Asse ferroviario Napoli-Bari. I tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello. Allungamento dell'asta di manovra nella Stazione di Acerra*”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore

*ID5747 - Legge n. 164/2014 e s.m.i. Asse ferroviario Napoli-Bari. I tratta: Variante alla linea Napoli - Cancello. Allungamento dell'asta di manovra nella Stazione di Acerra.
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006*

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli