



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*

*Comitato Speciale*

**Asse ferroviario Palermo – Catania – Messina  
Nodo di Catania  
Progetto Definitivo  
Sistemazione nodo di Catania interramento tratta  
Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con  
Aeroporto**

(CUP J11H03000140008)

**Determinazione motivata  
n. 5/2022**

ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021,  
convertito con modificazioni dalla Legge n. 108/2021

**Adunanza del 03 Novembre 2022**

# INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSE.....</b>	<b>3</b>
1.1	La nota di trasmissione di Rete Ferroviaria Italiana.....	3
1.2	La relazione accompagnatoria alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi.....	4
1.3	La determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi.....	24
<b>2</b>	<b>LA DETERMINAZIONE MOTIVATA DEL COMITATO SPECIALE .....</b>	<b>61</b>
2.1	Natura e portata della determinazione motivata ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 .....	61
2.2	Considerazioni generali e specifiche sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Raccomandazioni finali .....	63
2.2.1.	Considerazioni generali sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici .....	63
2.2.2.	Considerazioni specifiche sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici .....	63
2.2.3.	Ulteriori considerazioni specifiche in merito a quanto contenuto nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici .....	70
2.2.4.	Raccomandazioni finali .....	70
2.3	Dispositivo finale.....	73

# 1 PREMESSE

## 1.1 La nota di trasmissione di Rete Ferroviaria Italiana

Si riportano di seguito, in forma integrale, i contenuti della nota di RFI del 18/10/2022, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 9911 del 18/10/2022.

“Premesso che:

- con DPCM del 16 aprile 2021 l'Ing. Filippo Palazzo, già Dirigente di RFI S.p.A., è stato nominato Commissario straordinario per l'intervento relativo alla “Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina”; - tale intervento è stato successivamente inserito nell'Allegato IV al DL 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 29 giugno 2021;

- pertanto, il progetto indicato in epigrafe è stato sottoposto alle procedure di cui all'art. 44 del DL 77/2021 che, al primo periodo del comma 1-bis, prevede che, in relazione agli interventi inclusi nell'Allegato IV per i quali, alla data di entrata in vigore del suddetto decreto, sia stato richiesto ovvero acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 215 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, “tale parere tiene luogo di quello previsto dal medesimo comma 1 del DL 77/2021”, mentre al secondo periodo del medesimo comma 1-bis prevede che “qualora il parere di cui al primo periodo del presente comma sia stato espresso sul progetto definitivo, le disposizioni dei commi 4, 5 e 6 si applicano in relazione a quest'ultimo, in quanto compatibili”; - in considerazione di quanto precede, con riferimento al suddetto progetto: i) con voto n. 37/2020 Adunanza del 20 maggio 2020 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il parere di propria competenza, ai sensi dell'art. 215, comma 3, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.; ii) RFI ha svolto la Conferenza di Servizi in forma semplificata ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 come previsto dall'art. 44 comma 4 del D.L. 77/2021; iii) è stato acquisito il Decreto MiTE-MIC n. 78 del 30 maggio 2022 di compatibilità ambientale dell'opera. Tutto ciò premesso, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 44 comma 6 del DL 77/2021 si trasmettono: (i) la Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi, che approva il Progetto Definitivo per “Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”; (ii) la Relazione accompagnatoria alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi completa dei pareri ivi citati (tra cui la delibera della Giunta Regionale n. 529 del 28 settembre 2022, in ordine alla localizzazione dell'opera); (iii) il Progetto Definitivo per “Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto” “.

## 1.2 La relazione accompagnatoria alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi

Si riporta di seguito integralmente il contenuto della *Relazione accompagnatoria alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi* allegata alla nota di trasmissione RFI del 18/10/2022, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 9911 del 18/10/2022, sopra richiamata:

### Premesse

#### 1.1 Premesse Normative

- La legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, ed 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.
- La legge 26 febbraio 2016, n. 21, di conversione, con modificazioni, del DL 30 dicembre 2015, n. 210, con l'art. 7, comma 9-bis, ha prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del DL n. 133/2014 convertito dalla Legge 164/2014, nonché ha sostituito le parole "Ferrovie dello Stato S.p.A." con le parole "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.", con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..
- La legge 27 dicembre 2017, n. 205 con l'art. 1, comma 1138, ha prorogato al 31 dicembre 2020 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del DL n. 133/2014 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164/2014.
- Il DL 183/2020 convertito con modificazioni dalla Legge 26 febbraio 2021, n. 21, con l'art. 13, comma 14-bis, ha prorogato il termine stabilito dall'art. 1, comma 1138, della legge 205/2017 al 31 dicembre 2021 e comunque, se anteriore, fino alla nomina dei Commissari straordinari, prevista dall'art. 4, comma 1, del D.L. 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.
- Con DPCM del 16 aprile 2021 – pubblicato nel sito web del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in data 4 giugno 2021 e notificato con nota del Capo del Gabinetto del medesimo Ministero in pari data – è stato nominato l'Ing. Filippo Palazzo, già dirigente di RFI S.p.A., Commissario straordinario per la "Linea Palermo – Trapani via Milo" e la "Realizzazione asse Palermo – Catania – Messina", ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2019, n. 55;
- Con l'art. 44 del DL 77/2021 convertito in legge n.108 del 29 luglio 2021, è stata normata la procedura speciale per l'approvazione dei progetti di particolare complessità elencati nell'Allegato IV, tramite Conferenza di Servizi da svolgere in forma semplificata ai sensi dell'art 14-bis della Legge 241/1990 e s.m.i.

- Che il comma 1-bis dell’art. 44 della legge 108/2021 di conversione del DL 77/2021 prevede *“In relazione agli interventi di cui al comma 1 del presente articolo per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è stato richiesto ovvero acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell’articolo 215 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tale parere tiene luogo di quello previsto dal medesimo comma..” e ancora “... Qualora il parere di cui al primo periodo del presente comma sia stato espresso sul progetto definitivo, le disposizioni dei commi 4, 5 e 6 si applicano in relazione a quest’ultimo, in quanto compatibili”*.
- Con Ordinanza n. 1 del 06 agosto 2021, il Commissario ha adottato le disposizioni organizzative in forza delle quali opera nel rispetto dei principi generali dell’ordinamento giuridico e della normativa dell’Unione Europea e nei limiti delle risorse disponibili ai sensi della legislazione vigente e dell’art. 4, commi 1 e 2, della L. n. 55/2019, come modificato dal D.L. n. 76/2020 convertito dalla L. n. 120/2020.
- Con l’Ordinanza n. 3 del 11 agosto 2021, il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per l’intervento *“Realizzazione asse ferroviario Palermo – Catania – Messina”*.

## **1.2 Sviluppo del progetto “Interramento linea per prolungamento della pista dell’aeroporto di Fontanarossa e per la messa a STI del tratto di linea interessato” - Accordi istituzionali, Studi di fattibilità**

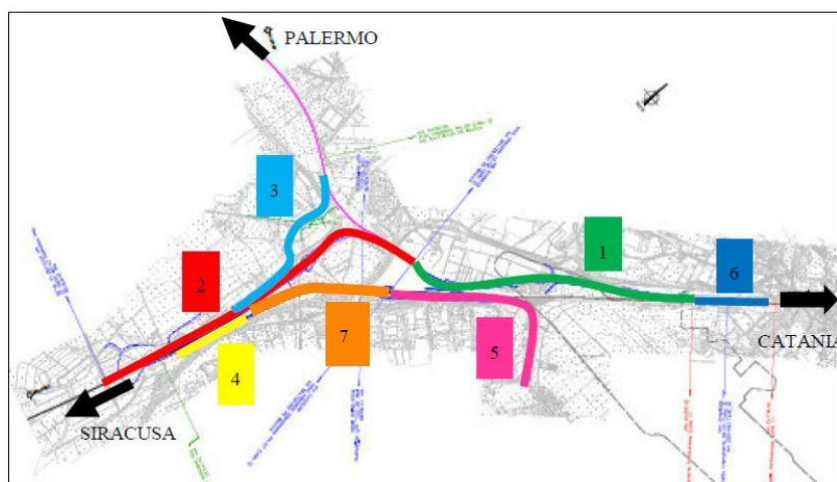
- Il progetto *“Sistemazione Nodo di Catania”* rappresenta uno degli interventi dell’itinerario Palermo-Catania-Messina parte del Corridoio n.5 *“Scandinavo – Mediterraneo (Helsinki- La Valletta)* della Rete Trans-Europea di Trasporto (TEN-T), nodo di chiusura con i due interventi di corridoio raddoppio Fiumefreddo – Giampileri , completamento della Messina Catania, e nuova linea Catania – Palermo;
- La sistemazione del Nodo Ferroviario di Catania prevede due sotto-progetti principali:
  - a. *“Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella”*
  - b. *“Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”*
- La presente relazione è riferita esclusivamente al progetto definitivo relativo all’intervento di *“Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”*, necessario per interrare la linea ferroviaria nel tratto in cui interferisce con l’intervento di prolungamento della nuova pista di volo dell’aeroporto Fontanarossa e la realizzazione di una pista di rullaggio prevista in realizzazione a cura di SAC;
- L’intervento è stato trattato nell’ambito del protocollo di intesa del 14/12/2012 tra RFI, ENAC e SAC, in conseguenza del quali è stata sviluppata da Italferr una progettazione preliminare per conto SAC, completata a marzo 2013.
- Lo sviluppo del progetto definitivo è stato segnato dalla necessità di definire accordi tecnici fra gli enti di gestione del traffico aereo (ENAC, ENAV), l’ente di gestione dell’aeroporto di Catania (SAC), e RFI volte a definire una prima fase funzionale.

## 2. Il Progetto Definitivo “Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”

L'intervento in oggetto si colloca ai margini dell'area suburbana di Catania, limitrofa all'Aeroporto Fontanarossa.

Il progetto prevede le modifiche alla infrastruttura ferroviaria necessarie a poter realizzare il prolungamento, da parte di SAC (Società di gestione dell'aeroporto di Catania Fontanarossa), della pista aeroportuale che interesserà per intero la radice e fabbricati lato Catania della stazione di Bicocca, in particolare:

1. interrimento del tratto ferroviario a doppio binario, tramite la realizzazione di una galleria artificiale e trincee di approccio alla galleria medesima, facente parte della direttrice Palermo- Catania, interferente con il prolungamento della pista dell'aeroporto
2. modifica del tracciato relativamente al collegamento Catania-Siracusa attraverso un ramo di nuova realizzazione a singolo binario
3. realizzazione del ramo di collegamento Siracusa-Palermo a semplice binario (funzionale ai collegamenti diretti tra Siracusa e Palermo)
4. realizzazione del nuovo fascio arrivi-partenze della nuova stazione di Bicocca.
5. realizzazione di un nuovo terminal merci nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca e relativo collegamento alla linea ferroviaria alla nuova stazione di Bicocca.
6. realizzazione della stazione di Fontanarossa, attualmente fermata sul doppio binario, con III binario di precedenza e prolungamento dei marciapiedi esistenti a 250 metri;
7. collegamento fascio A/P al Terminal Merci



**Figura 1 – Inquadramento di progetto**

Il progetto definitivo è stato sviluppato per fasi funzionali.

Le due fasi consentono una prima attivazione delle attività di esercizio degli impianti da realizzare, coordinate nell'ambito dell'appalto.

La situazione esistente sulla linea non corrisponde alla configurazione inerziale all'inizio degli interventi, poiché verrà precedentemente realizzato l'intervento di raddoppio della tratta Bicocca

- Catenanuova.

## **ASSETTO STAZIONI E LINEA**

- **Bicocca e Scalo Merci**

Il nuovo assetto dello scalo merci di Bicocca nella configurazione finale prevede un fascio arrivi e partenze con 5 binari con modulo variabile da 505 a 625 metri, due nuove bretelle di collegamento Palermo-Siracusa e Catania-Siracusa, un terminal intermodale per la movimentazione dei container gomma-treno dotato di 4 binari da 600 metri (con la predisposizione per gru a portale) con relativo attrezzaggio.

Il Terminal Merci previsto nel progetto "Interramento per l'aeroporto di Catania è classificato in riferimento alla "linee guida per la sicurezza e la prevenzione incendi negli scali merci ferroviari", come categoria "scali merci terminali di carrellamento ed intermodali e scali di smistamento che movimentano merci pericolose".

- **Stazione di Fontanarossa**

Rispetto all'attuale fermata in esercizio, la Stazione di Fontanarossa a completamento del presente intervento, coordinata con il progetto di investimento NPP 1948 "Collegamento ferroviario con aeroporto di Fontanarossa", sarà dotata di un binario di precedenza (lato binario dispari), con modulo e marciapiedi ridotti - funzionali all'intervento di interramento per l'aeroporto e il prolungamento delle due banchine da 200 a 250m.

La stazione assumerà successivamente una configurazione "definitiva" nell'ambito dell'intervento di "Interramento della stazione di Catania e raddoppio tra Catania C.le e Catania Acquicella".

Con tale intervento la stazione si trasformerà prevedendo due binari di corsa e due precedenze con marciapiedi di 350m e una configurazione sostanzialmente simmetrica rispetto all'accessibilità.

- **Interramento linea Palermo – Catania**

Il progetto di interramento linea Palermo-Catania inizia in corrispondenza del km 36+129.092 (del PE Bicocca) e si estende per 3025 m.

Il tracciato, a doppio binario, si sviluppa in variante lato monte, tra il fornice esistente in corrispondenza della tangenziale e la Fermata Fontanarossa.

Il tracciato, con una curva di 954 m, si distacca dalla linea del PE Bicocca e inizia a scendere con una livelletta al 12‰ per immettersi in trincea e successivamente in galleria artificiale (in corrispondenza

dell'ingombro del futuro ampliamento Aeroporto Fontanarossa). Al termine della galleria artificiale risale con livelletta al 10%.

Relativamente alle opere civili la sede dal km 0+500 prevede una trincea tra diaframmi che si estende per 422 m, a seguire la galleria artificiale pari a 915 m ed infine una trincea tra diaframmi di 363 m, fino al km 2+200. Successivamente il tracciato prosegue in trincea libera fino a ricongiungersi sulla linea Catania Siracusa esistente in prossimità del km 235+433.

- **Bretella Catania – Siracusa, fascio arrivi partenze e collegamento fascio a/p interporto**

Il progetto della bretella Catania - Siracusa si estende per 3.370 m fino all'allaccio con la linea esistente Catania – Siracusa.

Il fascio Arrivi e Partenze è collegato al Terminal Merci/Interporto mediante due binari di collegamento (Collegamento fascio A/P-Interporto) ed hanno uno sviluppo complessivo di circa 1.150 m per collegarsi alla linea Catania Siracusa esistente in corrispondenza del fornice della tangenziale.

- **Bretella Palermo – Siracusa**

Il progetto della bretella Palermo - Siracusa inizia al km 34+778.150 e si estende per 3.271 m.

## **TECNOLOGIE**

L'intervento di prolungamento della pista aeroporto Fontanarossa prevede la dismissione della stazione di Bicocca, la realizzazione del nuovo Bivio/P.M. Bicocca, della Stazione di Bicocca e di Fontanarossa in PP/ACCM.

I nuovi Posti di servizio saranno inseriti in una prima fase nel sistema nel sistema ERTMS-ACCM della Messina – Siracusa, il cui posto centrale è previsto nel fabbricato SCC di Palermo C.le.

A regime, su altro progetto, nell'ambito dello sviluppo anche per fasi dell'ERTMS della linea Messina-Siracusa e in particolare della fase relativa alla Catania- Siracusa, i suddetti Posti di servizio saranno inseriti nel sistema ACCM della suddetta tratta.

Il progetto definitivo per appalto tecnologico che verrà avviato ad attività negoziale prevederà l'attrezzaggio con ERTMS/ETCS-L2 in coerenza al Piano Nazionale ERTMS.

Il progetto prevede inoltre gli interventi per l'attrezzaggio tecnologico TLC della tratta in oggetto.

È prevista la realizzazione della nuova Cabina TE sita nei pressi del PM Bicocca e l'adeguamento della SSE di Fontanarossa esistente necessaria per la prima fase.

Per l'alimentazione degli impianti in corrispondenza della Stazione Fontanarossa, del nuovo fascio arrivi e partenze, del nuovo Terminal Merci, dei collegamenti PA-SR e CT-SR e degli imbocchi della nuova galleria artificiale è prevista la costruzione di nuove cabine MT/BT.

### 3. Iter Procedurale

#### Evoluzione del progetto definitivo

RFI ha formalizzato al soggetto tecnico Italferr l'incarico per lo sviluppo della progettazione definitiva dell'“Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”, oggetto della presente Relazione accompagnatoria.

Il progetto definitivo in oggetto è stato consegnato da Italferr S.p.A. con nota prot. AGCS.CPM.0031852.20.U del 30 aprile 2020, per essere sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come prescritto dall'art. 215 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.. ed inviato con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2020\0000202 del 7 maggio 2020.

In sede di esame del progetto da parte del CSLLPP, a seguito di integrazioni/chiarimenti forniti da RFI con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\20210000079 del 17/02/2021, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota prot. 5778 del 7 giugno 2021 ha trasmesso il parere n. 37/2020 Adunanza del 20 maggio 2020 indicando che il progetto, “... debba essere modificato e integrato nel rispetto delle prescrizioni e tenuto conto delle raccomandazioni ed osservazioni formulate nelle considerazioni che precedono e verificato e successivamente validato in base al quadro normativo ad esso applicabile, ivi inclusa la verifica di ottemperanza alle prescrizioni sopra espresse”.

Con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT \A0011\P\2020\463 del 28/09/2020, è stata affidata all'Organismo di Ispezione di Tipo B (ODI) di RFI, accreditato ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, l'attività di verifica del progetto prevista dall'art. 26 del D.Lgs. 50/2016 prima dell'inizio delle procedure di affidamento . Il piano di verifica è stato articolato prevedendo l'emissione di un primo rapporto intermedio del progetto definitivo prima dell'iter autorizzativo ed il completamento della verifica, ai fini della validazione del progetto da porre a base di gara, al completamento dell'iter autorizzativo.

L'Organismo di Ispezione tipo B, con nota prot. RFI-DTC.SI\A\0011\P\20210001639 del 3 giugno 2021, ha emesso il Rapporto intermedio di Ispezione (rif. Documento RFI DTC ICI Odi CT PC 09 21) relativo al progetto: “Nodo di Catania – Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”.

In relazione al citato Rapporto intermedio di Ispezione è stato emesso da parte del Soggetto Tecnico Italferr il documento RS3H 00 D 05 RG MD0000 003 A - “Relazione di analisi tecnica e riscontro del Rapporto intermedio di Ispezione emesso da parte dell'O.d.I. di RFI in data 28 settembre 2021”, trasmesso con nota prot. AGCS.CPM.0100165.21.U del 28 settembre 2021 che riporta le controdeduzioni/analisi tecniche sviluppate da Italferr per ciascuna NC/OSS rilevate dal Verificatore. Tale relazione è stata inviata dal Referente di Progetto all'Organismo di Ispezione di RFI con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A\0011\P\2021\0000503 del 29 settembre 2021.

Il Soggetto Tecnico Italferr, ha redatto apposito elaborato - RS3H 00 D 05 RG MD0000X 001 B “Relazione di osservanza al Parere del CSLLPP” trasmesso con nota prot. DGPI AGCPS.PMNCTMECTPA.0127113.22.U DEL 1310.2022 per l'esame puntuale del parere del CSLLPP ai fini della completa attuazione delle prescrizioni, raccomandazioni e indicazioni contenute nel Parere del CSLLPP n. 37/2020 Adunanza del 20 maggio 2020.

A riguardo il Referente di Progetto ha redatto il documento “Osservanza delle prescrizioni Parere CSLLPP N.37/2020” che da evidenza del recepimento integrale di tutte le prescrizioni, raccomandazioni e indicazioni contenute nel suddetto Parere del CSLLPP.

Nello specifico i rilievi indicati con fase di recepimento **VIA-CdS** sono stati accolti e recepiti tramite aggiornamento/integrazione del Progetto Definitivo ai fini della procedura autorizzativa (VIA-CdS), quelli indicati in **Appalto** saranno accolti e recepiti tramite aggiornamento/integrazione nel Progetto Definitivo da sottoporre alla verifica dell’Odi finalizzata alla validazione e comunque prima della gara d’Appalto.

Con nota prot. AGCS.CPM.0084424.21.U del 05 agosto 2021 il Soggetto Tecnico Italferr ha trasmesso la revisione degli elaborati del progetto definitivo del “Nodo di Catania – Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”, che recepiscono le modifiche e integrazioni indicate nei documenti: RS3H 00 D 05 RG MD0000X 001 B - “Relazione di osservanza al Parere del CSLLPP” e RS3H 00 D 05 RG MD0000 003 A “Relazione di analisi tecnica e riscontro del Rapporto intermedio di Ispezione emesso da parte dell’O.d.I. di RFI in data 3 giugno 2021”, finalizzate alla procedura di approvazione del progetto definitivo in oggetto.

Il parere del CSLLPP n. 37/2020, il rapporto intermedio di verifica di ODI e le relative relazioni di Osservanza sono allegate alla presente istruttoria.

#### L’iter autorizzativo

Nell’ Allegato IV del DL 77/2021 convertito, con modificazioni dalla legge n. 108 del 29 giugno 2021, è stato inserito l’intervento relativo alla “Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania- Messina” che comprende l’Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto oggetto della presente istruttoria.

L’art. 44 del sopracitato DL prevede semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e che, in particolare, disciplina la procedura per l’approvazione del progetto definitivo mediante la Conferenza di Servizi convocata dalla stazione appaltante, da svolgere in forma semplificata ai sensi dell’art. 14-bis della legge 241/1990 e s.m.i..

Considerato che sul progetto definitivo in epigrafe il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il parere di competenza, ai sensi dell’art. 215, comma 3, del D.Lgs. 50/2016 e s. m. i., con voto n. 37/2020 Adunanza del 20 maggio 2020 trasmesso con nota prot. 5778 del 7 giugno 2021, in conformità a quanto stabilito dal comma 1-bis dell’art. 44 del DL 77/2021, convertito nella legge 108/2021, allo stesso si applicano le procedure disciplinate dai commi 4, 5 e 6 del citato art. 44.

Il progetto definitivo del “Nodo di Catania – Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto” è stato approvato in linea tecnica da parte del Referente di Progetto di RFI di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota prot. RFI-DIN- DIS.CT\A\0011\P\20210000533 del 21 ottobre 2021, ed è stato inviato a tutti i soggetti interessati dall’intervento con note prot. RFI-DIN- DIS.CT\A0011\P\2021\0000626 – 627 -628 del 9 dicembre 2021.

Per quanto sopra il progetto è stato avviato da RFI alla procedura della Conferenza di Servizi con nota prot.n. RFI-DIN-DIS\13\P\2021\0000166 del 10 dicembre 21, RFI S.p.A., svolta in forma semplificata e

modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis della L 241/1990, in conformità a quanto stabilito dall'art. 44 del D.L. 77/2021, convertito con modificazione, dalla legge n. 108/2021.

Per quanto riguarda la valutazione di impatto ambientale RFI con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2021\0000618 del 06 dicembre 2021, ha avanzato istanza al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, dichiarata dal MiTE procedibile il 25/01/2022 prot. N. 8609. La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha chiesto integrazioni con nota prot. CTVA- 1155 del 1 marzo 2022, e con nota prot. MIC\_SS-PNRR 309-P del 02 marzo 2022 la Soprintendenza Speciale per il PNRR ha richiesto anch'esso integrazioni, le stesse sono state fornite da RFI con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A\0011\P\2022\0000127 del 10 marzo 2022.

In data 30 maggio 2022 è stato emesso il Decreto MITE-MIC n. 78, con cui è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera, sulla base del parere della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n.3 del 29 Aprile 2022 e del parere del Ministero della Cultura - Soprintendenza speciale per il PNRR - prot. 896 del 17 maggio 2022, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali indicate negli artt. 2 e 3 del medesimo decreto.

Per quanto attiene la Conferenza di Servizi, ai sensi del combinato disposto dell'art. 44, commi 1- bis e 4, della Legge n. 108/2021 e dell'art. 14-bis della Legge n. 241 del 07/08/1990, la stessa si è svolta in forma semplificata e in modalità asincrona e si è conclusa con l'emissione della Determinazione conclusiva della CdS del 14 ottobre 2022, comprensiva del Provvedimento di VIA di cui al decreto MiTE-MiC n. 78 del 30 maggio 2022. Detta determinazione perfeziona ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione Siciliana come richiamato nella Delibera di Giunta Regionale n. 529 del 28 settembre 2022, in ordine alla localizzazione dell'opera, con effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, secondo l'elenco degli elaborati progettuali, e tiene altresì luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della realizzazione dell'opera, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, con le prescrizioni di cui agli atti depositati in Conferenza di Servizi. L'elenco dei pareri formulati dai vari soggetti competenti, come da Tabella "A" *Ricognizione dei vincoli e di competenze territoriali* è di seguito riportato:

<b>ENTE</b>	<b>RIFERIMENTO ATTO</b>
<b>Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici</b>	voto n. 37/2020 Adunanza del 20 maggio 2020
<b>Ministero della Transizione Ecologica</b>	Decreto MiTE-MiC n 78 del 30/05/2022 Parere Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 3 del 29/04/2022
<b>Ministero della Cultura Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza</b>	Parere MIC- Soprintendenza speciale per il PNRR - prot. 896 del 17 maggio 2022
<b>Ministero della Difesa Capo Uffici Movimenti e Trasporti (Mo.Tra)</b>	Nota prot. M_DE24363/10.6.6/474 del 22/04/2022

<b>Comando Militare Esercito Sicilia</b>	Nota prot. M_D AAD8F10 REG20220014105 del 12/04/2022
<b>Aeronautica Militare Comando Scuole A.M./ 3<sup>A</sup> Regione Aerea Ufficio Territorio e Patrimonio</b>	M_D ABA001 REG2022 0016372 del 31-03-2022 Nota prot. 11667 del 05/04/2022
<b>Regione Siciliana Giunta Regionale</b>	Deliberazione n. 529 del 28/09/2022
<b>Regione Siciliana Dipartimento Regionale delle Infrastrutture, mobilità e trasporti</b>	Delibera prot. n. 51391 del 21 settembre2022
<b>Regione Siciliana Assessorato dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità Dipartimento Regionale dell'Energia</b>	Nota prot. n. 11667 del 05/04/2022
<b>Regione Siciliana Assessorato regionale dei beni culturali e dell'I.S.- Dipartimento regionale dei beni culturali e dell'I.S. Unità Operativa di Base S14.3- Sezione per i Beni Paesaggistici e Demoetnoantropologici – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali – Catania</b>	Nota prot. n. 6018 del 07.04.2022
<b>Regione Siciliana Assessorato Regionale dell'Agricoltura dello Sviluppo rurale e della pesca mediterranea Dipartimento regionale dello Sviluppo Rurale e Trazzerale Servizio 5 Demanio Rurale e Trazzerale</b>	Nota prot. n. 58688 in data 07.07.2022
<b>Regione Siciliana Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia Servizio 6 – Demanio Idrico Fluviale e Polizia Idrica</b>	Nota prot. 11346 del 28/06/2022
<b>Regione Siciliana Dipartimento Regionale Urbanistica Servizio 4 – Affari Urbanistici</b>	D.D.G. n. 264 in data 25/08/2022 Nota prot. 13611 del 25/08/2022
<b>Agenzia del Demanio Catania</b>	Nota del 28/07/2022
<b>Città Metropolitana di Catania</b>	Nota prot. 24482 del 06/05/2022
<b>Comune di Catania</b>	DeliberaC.C. n.17 del 11/07/2022
<b>Comune di Catania Direzione Urbanistica e Gestione del Territorio</b>	Nota prot. 177036 del 02/05/2022
<b>Comune di Catania Direzione Politiche per l'Ambiente/Gestione Autoparco Servizio Tutela Ambiente</b>	Nota prot.n. 170-368-494013/21 reg. Pragg6/2022 in data 11.07.2022 Nota prot. 275274 del 11/07/2022
<b>Comune di Catania Direzione Lavori Pubblici Nuove opere pubbliche-Riqualficazione dello Spazio Urbano</b>	Nota prot. 362052 del 20/09/2022
<b>Commissario Straordinario Unico per la Realizzazione degli interventi di collettamento, fognatura...</b>	Nota prot. U-CU1671 del 07/09/2022
<b>Consorzio di Bonifica Sicilia Orientale Consorzio di Bonifica 9</b>	Nota prot. 8135 del 30/05/2022

<b>IRSAP Ufficio periferico di Catania</b>	Nota prot. 10164 del 17/05/2022
<b>SNAM Rete Gas S.p.A.</b>	Nota prot. n. DI.SIC/524/URZ del 24/05/2022
<b>SIS –Società degli Interporti Siciliani</b>	Nota prot. 616 del 22/03/2022
<b>WINDTRE SPA</b>	Nota del 15/02/2022
<b>SAC – Società Aeroporto Catania S.p.A.</b>	Nota prot. 3359 del 23/06/2022
<b>TIM</b>	Nota prot. 413-P del 18/05/2022
<b>Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC)</b>	Nota prot. 76721 del 22/06/2022
<b>ANAS S.p.A.</b>	Nota prot. 489223 del 13/07/2022
<b>Acque Sud srl</b>	Nota prot. 154 del 20/06/2022
<b>Terna Rete Italia</b>	Nota prot. P20220067407 03/08/2022
<b>SIDRA s.p.a.</b>	Nota prot. 35604 del 12/09/2022
<b>Poste Italiane</b>	Comunicazione Italferr insussistenza interferenze - nota prot. n. AGCCS.PMNCTMCP PM.0090275.22.U del 20/07/2022

Per quanto riguarda la verifica preventiva dell’interesse Archeologico di cui all’art. 25 del D.lgs 50/2016 è stato redatto lo studio archeologico trasmesso alla Soprintendenze per i Beni Culturali e Ambientali di Catania.

Con nota prot. 28895 del 09/12/2019 la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania ha rilasciato parere favorevole ai lavori a condizione che i lavori di scavo siano eseguiti sotto la sorveglianza di un archeologo secondo quanto previsto dall’art. 25 del D.lgs 50/2016.

Si evidenzia che agli atti della CdS non risultano pervenuti pareri contrari né dissensi qualificati.

Si rappresenta che alla Conferenza di Servizi sono pervenuti i pareri di tutti gli enti regolarmente convocati.

#### **4 Esame dei pareri**

Come descritto al paragrafo precedente, il PD in questione è stato sottoposto all’esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), alla verifica preventiva di interesse archeologico, alla procedura Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e alla Conferenza di Servizi (CdS).

In esito ai provvedimenti/pareri rilasciati dalle Amministrazioni/Enti nell'ambito della procedura VIA e della CdS, il Progettista Italferr, in accordo con RFI, ha restituito con nota 7 Ottobre 2022 prot.DGPI.AGPCS.PMNCTMECTPA.0123437.22.U, un'apposita *Istruttoria delle prescrizioni impartite in Conferenza di Servizi* (Allegato 4) nella quale sono riportate le controdeduzioni a ciascuna osservazione contenuta nei pareri pervenuti nell'ambito della Conferenza di Servizi. Sulla base di tali controdeduzioni sono accolte o rigettate le prescrizioni e le osservazioni formulate dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati, e per quelli pervenuti in CdS è valutata la coerenza rispetto alla CdS, indicando in quale fase progettuale verranno ottemperate (sul Progetto Definitivo prima dell'affidamento, nei successivi livelli progettuali, in fase di esecuzione ovvero in fase di gestione dell'opera).

Nel suddetto documento sono state prese in esame anche le prescrizioni di cui alla nota prot. 32528 del 20.06.2022 trasmessa dall'ARPA al Ministero della Transizione Ecologica Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo Divisione V - Sistema di Valutazione Ambientale, oltre che a RFI per conoscenza, campite in giallo, intervenuta dopo l'emissione del Decreto MiTE-MiC di compatibilità ambientale del 30 maggio 2022.

L'esame delle singole prescrizioni/osservazioni viene effettuata con una "Analisi tecnica" riportata in sintesi nell'elaborato allegato e una conclusione compresa nei seguenti casi :

- Prescrizione per le quali il progetto presentato in CdS già contiene\risponde alla prescrizione **(caso 0)**
- Prescrizioni riguardanti approfondimenti strettamente correlati alla funzionalità dell'intervento ferroviario da recepire in fase di progettazione esecutiva (per tali prescrizioni verrà valutata, a valle del relativo PE da parte dell'Appaltatore, la procedura più idonea per la loro approvazione) **(caso 1)**
- Prescrizione necessita di un apposito TAVOLO TECNICO, ovvero OPERE COMPENSATIVE tecnicamente fattibili ma NON correlate alla funzionalità dell'intervento ferroviario **(caso 2)**
- Prescrizione non accolta (con relative motivazioni dal punto di vista tecnico) **(caso 3)**
- Prescrizione non pertinente all'oggetto della Conferenza di Servizi **(caso 4)**
- Prescrizione non classificabile **(NC)**

Per le prescrizioni che hanno un rilievo economico il relativo importo, quantificato per le singole prescrizioni dal progettista nella relazione di esame prescrizioni Allegato 4, è contenuto in apposita riga del Quadro Economico e stimate in un importo complessivo pari a 169.400,00 €.

## **5 Vincolo Preordinato all'esproprio e pubblica utilità**

RFI S.p.A. ha pubblicato l'avviso e di avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e/o asservimento delle aree occorrenti, ex art. 44, comma 4, del DL 77/2021 convertito in legge 108/2021 e ha comunicato, ai sensi dell'art. 1, comma 3, del DL 133/2014, convertito nella legge

n. 164/2014 e s.m.i., l'acquisizione di efficacia della dichiarazione della dichiarazione dei Pubblica utilità, mediante l'avviso pubblicato su un quotidiano a tiratura nazionale - «Corriere della Sera " e su uno a diffusione locale - «il Quotidiano di Sicilia" in data 28 dicembre 2021, con contestuale deposito del progetto definitivo presso la sede di Palermo della Società Italferr. A seguito di tale pubblicazione e scaduti i termini previsti per legge il Soggetto Tecnico Italferr ha redatto relazione istruttoria sull'esito della pubblicizzazione volta all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione della Pubblica Utilità (codifica elaborato RS20 00D43 ISAQ.00.0 0 001 A), nella quale si attestano le attività espletate e le osservazioni ricevute. Nel caso in specie non è pervenuta alcuna osservazione.

## **6 Costo a Vita Intera e coperture finanziarie**

Il progetto definitivo è stato esitato dal Commissario con Ordinanza n. 9 del 07/12/2021 ai fini dell'avvio della Conferenza di Servizi secondo la procedura di cui all'art. 44, commi 1-bis, 4, 5 e 6 del DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021, ed è stato sviluppato sulla base delle Tariffe RFI 2019, con un CVI di 330 M€.

Come noto, nel corso del 2021 nel settore delle costruzioni si è registrato un incremento significativo dei costi dei materiali, le cui variazioni sono state definite con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili dell'11 novembre 2021, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 279 del 23 novembre 2021.

Con nota RFI-DTC\A011\P\2022\0000\39 del 28\01\2022 sono state emanate le tariffe RFI 2022, con applicazione immediata.

Successivamente Direzione Tecnica (DT) di RFI con delibera del 08 aprile 2022 ha nuovamente aggiornato le Tariffe RFI per tenere conto degli ulteriori aumenti dei prezzi di alcuni materiali da costruzione approvati dalla commissione conclusiva centrale per il rilevamento del costo dei materiali da costruzione – di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture n. 14347 del 06/11/2007 – nella seduta del 4 aprile.

Per fronteggiare il protrarsi dell'andamento in forte aumento dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, il Decreto Legge 17 maggio 2022, n. 50, all'art. 2, ha disposto che entro il 31 luglio 2022 si proceda ad *“... un aggiornamento infrannuale dei prezzi in uso alla data di entrata in vigore del presente decreto...”* e che *“Fermo quanto previsto dal citato articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022, in relazione alle procedure di affidamento delle opere pubbliche avviate successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al 31 dicembre 2022, ai fini della determinazione del costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni, ai sensi dell'articolo 23, comma 16, del decreto legislativo n. 50 del 2016, si applicano i prezzi aggiornati ai sensi del presente comma...”*.

Per effetto di quanto sopra riportato al citato art. 2 del DL 55/2022, la Direzione Tecnica (DT) di RFI con delibera del 27 maggio 2022 ha aggiornato le Tariffe di RFI tenendo conto degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici maturati da 31/12/2021 e desumibili dai principali bollettini ufficiali di riferimento.

Per tali motivazioni, si è provveduto all'adeguamento del CVI del progetto da parte del Soggetto Tecnico Italferr per tener conto delle suddette tariffe di RFI, prescrizioni CdS e CSLP, aumenti spese generali,

acquisizioni aree approvato dal sottoscritto Referente di Progetto, che ha determinato il CVI nell'importo complessivo di **515 mln€.**

Di seguito il Quadro Economico dell'“Interramento Tratta Acquicella – Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto”, aggiornato alle tariffe RFI 2022.

PIS Tabella A

PROGETTO DEFINITIVO INTERRAMENTO LINEA PROLUNGAMENTO PISTA AEROPORTO FONTANA ROSSA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi <sup>(1)</sup> (Min €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati <sup>(1)</sup> (Min €)
<b>Lavorazioni</b>	<b>391,70</b>	<b>76,07%</b>	<b>391,70</b>
<i>Opere civili</i>	385,65	74,90%	
<i>Progettazione Esecutiva</i>	6,05	1,17%	
<b>Oneri per la sicurezza</b>	<b>13,16</b>	<b>2,56%</b>	<b>404,86</b>
<b>Somme a disposizione</b>	<b>110,05</b>	<b>21,37%</b>	<b>514,91</b>
<b>Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.</b>	<b>515</b>	<b>100,00%</b>	

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

PROGETTO DEFINITIVO			
INTERRAMENTO LINEA PROLUNGAMENTO PISTA AEROPORTO FONTANA ROSSA			
Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi <sup>(1)</sup> (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
<b>PROGETTAZIONE</b>	<b>9,59</b>	<b>8,72%</b>	<b>1,86%</b>
<b>OPERE CONNESSE</b>	<b>100,46</b>	<b>91,28%</b>	<b>19,51%</b>
Direzione Lavori	14,04	12,76%	2,73%
Contributi di Legge (Inarcassa, VIA, etc)	1,16	1,06%	0,23%
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	1,60	1,36%	0,29%
Acquisizione aree	16,76	17,03%	3,64%
Materiali a fornitura RFI	19,00	17,06%	3,69%
Archeologia	0,46	0,41%	0,09%
Altri Appalti connessi	16,26	13,86%	2,96%
Monitoraggio ambientale	2,20	2,00%	0,43%
Somme a disposizione per Risoluzione interferenze	6,68	6,95%	1,28%
Oneri per conferimento a cave	3,20	2,91%	0,62%
Oneri AMIS	0,70	0,64%	0,14%
Collaudi Tecnico-Amministrativi e CCT	0,60	0,73%	0,16%
Imprevisti	6,33	4,64%	1,03%
Spese generali del Committente	11,60	10,46%	2,23%
<b>Totale Generale Somme a Disposizione</b>	<b>110,05</b>	<b>100,00%</b>	<b>21,37%</b>

(1) TUTTI GLI IMPORTI SONO AL NETTO DI IVA

La copertura finanziaria del CVI aggiornato pari a 515 mln di € è assicurata: dalle attuali disponibilità a Contratto di Programm 2017-2021 per 330 mln€ (con 235 M€ del Fondo Sviluppo e Coesione FSC 14-20 , 95 mln€ Fondi PNRR), dall'accesso al fondo previsto dal DPCM 28 Luglio 2022 " Disciplina delle modalità di accesso al Fondo per l'avvio di opere indifferibili per 139.107.775,24 mln€ e avvalendosi della clausola di flessibilità (art. 1 comma 4bis) del vigente Contratto di Programma RFI-MIMS.

## 7 Elementi di sostenibilità del progetto ed indirizzi per l'implementazione di politiche di sostenibilità in cantiere

### Premessa

Nella nuova visione dello sviluppo infrastrutturale, la Sostenibilità acquisisce un ruolo driver per accompagnare la realizzazione di infrastrutture sostenibili, dalla progettazione alla gestione dell'opera, per poter supportare concretamente la trasformazione in atto.

Gli indirizzi tracciati dal Green Deal europeo e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per il perseguimento dei Sustainable Development Goals (SDGs) sono stati, infatti, motore di una sempre più efficace integrazione della Sostenibilità nello sviluppo dei progetti infrastrutturali al fine di generare valore per la crescita in chiave sostenibile dei territori e delle comunità.

Le infrastrutture sostenibili forniscono un contributo concreto alle strategie globali di sviluppo sostenibile, che mirano alla riduzione degli impatti sull'ambiente e alla decarbonizzazione, ad affrontare le disuguaglianze sociali e territoriali attraverso una maggiore coesione e integrazione, alla creazione di nuove connessioni ed al miglioramento della qualità della vita della collettività.

Tale consapevolezza ha portato, già da diversi anni, dapprima a strutturare e poi a consolidare un approccio sempre più sistemico e multidisciplinare nello sviluppo dei progetti infrastrutturali per individuare soluzioni orientate alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di circular economy, alla tutela e valorizzazione dei beni culturali, paesaggistici, ambientali e della biodiversità, ad una maggiore resilienza dell'infrastruttura, alla creazione di nuovi scenari di mobilità sostenibile e di valore per lo sviluppo dei territori.

L'esigenza di attuare una visione sistemica della sostenibilità in tutte le fasi, delineata anche dai recenti indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS) e dall'approccio metodologico promosso dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito del confronto aperto sui progetti del PNRR ed esplicitato nella *Nota Metodologica di indirizzo sui progetti di fattibilità tecnico economica di Rete Ferroviaria Italiana del 14/03/2022*, ha portato a lavorare all'integrazione del Disciplinare di gara nell'ottica di prevedere criteri premiali per richiedere un impegno concreto sulle politiche di sostenibilità con particolare riferimento agli aspetti ambientali e sociali, nonché alla predisposizione di nuove prescrizioni contrattuali da inserire nelle Convenzioni d'Appalto per assicurare un presidio strutturato sulle tematiche di sostenibilità da parte delle imprese costruttrici.

In fase di sviluppo del progetto è divenuta essenziale, in virtù di quanto definito dal Regolamento UE 852/2020 "Tassonomia", la valutazione del rispetto del principio di "non arrecare un danno significativo" ("Do No Significant Harm" – DNSH) in relazione agli obiettivi ambientali stabiliti, con particolare riferimento ai contenuti della Circolare n.32 del 30 dicembre 2021 "*Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente*" emessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

A tal proposito, è stato predisposto uno specifico articolo contrattuale nelle Convenzioni d'Appalto con l'obiettivo di indirizzare l'Appaltatore, sia in fase di sviluppo della Progettazione Esecutiva che in fase di realizzazione del progetto, nel fornire un contributo concreto al perseguimento delle strategie globali di

sviluppo sostenibile. In particolare, l'Appaltatore dovrà, in virtù di tale articolo, integrare i principi e i criteri di sostenibilità prevedendo l'adozione di tutte le soluzioni tecniche e di tutte le procedure operative volte a evitare la creazione di condizioni di impatto, salvaguardare le risorse naturali e ridurre la Carbon Footprint dell'opera, garantire la protezione della biodiversità e delle aree di pregio, massimizzare l'utilità e il valore nel tempo dell'infrastruttura progettata in un'ottica di resilienza, facilitare processi di economia circolare e la riduzione della produzione di rifiuti, assumendo inoltre impegni specifici in relazione a politiche di tutela del lavoro dignitoso ed inclusione sociale, con particolare riferimento a occupazione giovanile, coinvolgimento di piccole e microimprese, garanzia di pari opportunità sul posto di lavoro e di formazione e sviluppo professionali.

Per la fase di realizzazione, particolarmente complessa, è stato previsto un presidio strutturato per sorvegliare sulla corretta gestione ambientale del cantiere da parte delle ditte appaltatrici dei lavori, attraverso ispezioni e sopralluoghi periodici volti a verificare:

- la coerenza delle modalità operative adottate dalle imprese di costruzione che realizzano le opere con quanto previsto negli elaborati progettuali e nei documenti contrattuali;
- il rispetto della normativa e degli adempimenti ambientali applicabili anche attraverso attività di monitoraggio ambientale sulle componenti ambientali interessate;
- l'attuazione degli interventi di mitigazione previsti dal progetto;
- la corretta applicazione dei Sistemi di Gestione Ambientale previsti contrattualmente in conformità allo standard UNI EN ISO 14001;
- il rispetto del principio "Do no Significant Harm" in relazione ai sei obiettivi ambientali di riferimento.

In relazione a quest'ultimo punto sono stati definiti specifici controlli per le diverse fasi ex ante ed ex post tenendo conto non soltanto delle indicazioni delle checklist allegata alla Circolare n.32 del 30 dicembre 2021 del MEF ma anche dell'esperienza maturata nella gestione ambientale delle grandi opere ferroviarie, anche nell'ottica di poter disporre di elementi utili per il monitoraggio del rispetto del principio DNSH.

L'approccio metodologico sopra delineato, che mira all'attuazione di una visione sistemica della sostenibilità in tutte le fasi, potrà essere sempre più parte integrante del nuovo modello di sviluppo infrastrutturale sostenibile.

### **Aspetti di Sostenibilità dello specifico Progetto**

Il Progetto del "Interramento linea per prolungamento pista aeroporto Fontanarossa e per la messa a STI del tratto di linea interessato" è stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), alla verifica preventiva di interesse archeologico, alla procedura Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e alla Conferenza di Servizi (CdS). In particolare, il Progetto è stato sottoposto a maggio 2020 al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come prescritto dall'art. 215 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., il quale ha trasmesso il proprio parere a giugno 2021 (predisposto a seguito dell'Adunanza delle

Sezioni riunite Prima e Terza del 20/05/2021, nota M\_INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0005778. del 07/06/2021).

In riferimento allo specifico progetto, elaborato prima dell'emissione degli indirizzi delle "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC" del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) di luglio 2021, l'attenzione per le tematiche ambientali e di sostenibilità ha portato ad individuare soluzioni progettuali caratterizzate volte a minimizzare e rendere compatibili le interferenze con l'ambiente naturale e con l'ambiente costruito, con aree a rischio idraulico o di frana e con quelle a vincolo paesaggistico, favorendo le continuità e le trasversalità naturali ed urbane, promuovendo processi di circular economy con particolare riferimento all'uso dei materiali da scavo nell'ambito dei cantieri o per riqualificare siti degradati presenti nel territorio circostante.

In particolare, nello sviluppo del progetto si è tenuto conto dei seguenti aspetti:

- **Materiali di risulta e rifiuti:** le scelte progettuali hanno consentito di ridurre la produzione di rifiuti e incentivare la gestione sostenibile dei materiali di risulta promuovendo il riutilizzo degli stessi in qualità di sottoprodotto. A tal riguardo si evidenzia che oltre l'85% dei materiali da scavo prodotti saranno riutilizzati, sia internamente al sito sia presso siti esterni degradati. Lo scenario dei potenziali siti di conferimento esterno è stato individuato attraverso il coinvolgimento degli Enti/Amministrazioni territorialmente competenti, ricadenti nell'ambito territoriale di progetto e soprattutto in esito ai diversi tavoli tecnici con la Regione Siciliana, Dipartimento Regionale dell'Energia, Distretti Minerari di Palermo, Enna e Caltanissetta che hanno permesso di identificare le più opportune soluzioni di conferimento delle terrenell'ambito del Piano di Utilizzo.
- **Cantierizzazione:** la localizzazione delle aree di cantiere è stata effettuata in modo da limitare gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale, minimizzare il consumo di suolo e l'impatto sull'ambiente naturale ed antropico. Sono stati inoltre individuati siti di approvvigionamento, impianti di recupero rifiuti e di smaltimento in prossimità delle aree di intervento con lo scopo di interessare percorsi più brevi.
- **Aree naturali e opere a verde:** si è prestata molta attenzione alla localizzazione delle opere e del sistema di cantierizzazione al fine di limitare quanto più possibile le interferenze con le aree naturali e in particolar modo con le aree naturali protette come Aree Parco e Siti appartenenti alla Rete Natura 2000. In particolare, rientrano in un buffer di 1,5 km dall'area di sito interessata dal progetto la Zona di Conservazione Speciale (ZSC) "Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga" (ITA070001) e la Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce" (ITA070029). Allo scopo di valutare le incidenze significative sugli habitat e sulle specie (flora e fauna) afferenti i suddetti siti, si è proceduto a sottoporre il progetto a Screening di incidenza (Fase 1 - VInCA), ottenendo l'esclusione dalla fase di Valutazione appropriata (Fase 2 - VInCA) nell'ambito del parere positivo della Procedura di VIA.

Per ciò che concerne l'impatto sulla vegetazione, si segnala che lo stesso è legato a pochi ambiti di vegetazione spontanea in corrispondenza dell'attraversamento del Fiume Buttaceto. Tale

interferenza viene risolta mediante la costituzione di interventi a verde finalizzati alla ricucitura con la vegetazione esistente.

Le opere a verde sono state adeguatamente progettate in modo da reintrodurre specie autoctone con il fine di migliorare il valore ecologico del territorio e inserire le opere in modo armonico nel paesaggio. Nella scelta di tali interventi a verde sono stati utilizzati i seguenti criteri:

- privilegiare specie autoctone idonee alle caratteristiche pedo-climatiche del sito;
- ricostituire corridoi biologici, interrotti dall'abbattimento di vegetazione arborea ed arbustiva, o di formarne di nuovi, tramite la connessione della vegetazione frammentata;
- ricomporre la struttura dei diversi paesaggi interferiti;
- riqualificare le aree intercluse prodotte dai nuovi tracciati viari ed aventi caratteristiche di dimensione e/o articolazione tali da non poter essere destinate al precedente uso del suolo;
- rinaturalizzare i tratti spondali dei corsi d'acqua interessati dagli interventi.
- mascherare o mitigare l'intrusività delle opere d'arte sul piano della percezione visiva;
- creare dei filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore, ecc.;
- incrementare la biodiversità.

In ultimo per quanto riguarda le aree di cantiere si è previsto il ripristino allo stato ante-operam di tutte le aree non interessate dalle future opere di progetto o da interventi di inserimento paesaggistico ambientale, siano esse a carattere agricolo o naturale.

- **Adattamento ai cambiamenti climatici:** sono state previste azioni di adattamento (con particolare riferimento all'Allegato 3 "Proposte d'azione" della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici) individuate nello Studio di Impatto Ambientale per lo specifico progetto con l'obiettivo di salvaguardare e potenziare la resilienza dell'infrastruttura ferroviaria agli effetti dei cambiamenti climatici. Nell'ambito della Valutazione DNSH sarà inoltre effettuata una specifica analisi di vulnerabilità e rischio al clima ed ai cambiamenti climatici, comprensiva della identificazione di soluzioni di adattamento al clima attuale e futuro.
- **Valutazione DNSH:** è stata effettuata una specifica valutazione del rispetto del principio "Do Not Significant Harm" (DNSH) ai sensi del Regolamento (UE) 2021/241 fornendo un'analisi del progetto in relazione ai sei obiettivi ambientali definiti nel Regolamento UE 2020/852 "Tassonomia".
- **Valorizzazione patrimonio archeologico:** Al fine di valutare il grado di rischio archeologico che l'opera da realizzare potrebbe avere sull'eventuale Patrimonio Archeologico presente, è stato redatto, per la progettazione in oggetto, lo Studio Archeologico secondo quanto disposto dall'art. 25 comma 1 del D.Lgs. n. 50/2016. Il complesso degli elaborati prodotti analizza la

componente archeologica presente nel territorio indagato, ampliando lo studio alle aree limitrofe e tenendo in considerazione i dati provenienti da documentazione edita, da ricognizioni aeree, nonché dalla lettura ed interpretazione delle fotografie aeree e dalla cartografia tematica reperita. I dati acquisiti hanno permesso di effettuare un'analisi complessiva e quanto più possibile esaustiva del rischio archeologico. Nella valutazione si è fatto riferimento ad una serie di parametri estimativi, a partire dal quadro storico-archeologico in cui si inserisce l'ambito territoriale oggetto dell'intervento. La realizzazione del progetto ha rappresentato quindi un'occasione eccezionale di approfondimento scientifico finalizzato alla conoscenza dei processi storici d'uso e frequentazione del territorio, pur non essendo emersi contesti archeologici significativi.

- **Stazioni e fabbricati tecnologici:** Le soluzioni tecnologiche ed architettoniche dell'area di intervento del Terminal Merci sono state progettate in linea e nel rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), quali l'uso di materiali e metodi edilizi a basso impatto ambientale, l'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, il mantenimento della permeabilità dei suoli, il recupero e il riutilizzo delle acque piovane e l'uso di illuminazione a basso consumo energetico.

L'intervento comprende:

- Gate d'accesso di controllo al Terminal;
- Uffici amministrativi di gestione direzionale;
- Officina per la produttività operativa;
- Area VVF con vasca interrata per emergenze;
- Nuova distribuzione rifornimento gasolio per i veicoli.
- o Fabbricati imbocco galleria Lato Siracusa e Lato Catania
- Fabbricati IS: PP/ACC
- Fabbricati Energia tipo 3
- Fabbricato ribalta ferro-gomma e magazzino logistica

In particolare, le pavimentazioni delle sistemazioni esterne dei vari fabbricati sono state progettate con pavimentazioni drenanti, le aree di sosta sono progettate anch'esse con masselli autobloccanti drenanti con terreno vegetale, i rivestimenti e le opere murarie dei fabbricati verranno realizzati con prodotti con percentuali di materiale riciclato e con prescrizioni riguardanti lo smaltimento degli imballaggi. Dal punto di vista termoisolante i sistemi di chiusura perimetrali dei singoli edifici saranno tali da ridurre i carichi termici e di dispersione termica attraverso l'uso di sistemi di pareti ventilate e l'uso di cappotti termici. Questi ultimi saranno realizzati in pannelli di lana di roccia come richiesto dai CAM.

Sempre nel pieno rispetto dei requisiti richiesti dai Criteri Ambientali Minimi, le vetrate saranno a basso emissivo con il fine di ottimizzare gli aspetti inerenti all'irraggiamento solare.

Tutti gli ambienti sono dotati di illuminazione diretta attraverso l'orientamento opportuno delle aperture; anche le aree manutentive e gli spogliatoi godono di illuminazione naturale.

L'approvvigionamento energetico attraverso fonti rinnovabili (pannelli fotovoltaici) è stato concentrato sulle coperture del Fabbricato Ribalta ferro-gomma che per giacitura e estensione risulta da solo sufficiente a garantire il fabbisogno dell'intero complesso.

Analogamente, nel **progetto di adeguamento da fermata a stazione Aeroporto Fontanarossa** sono previste scelte progettuali, soluzioni tecniche e materiali che, ove possibile, tengono conto dei Criteri Ambientali Minimi DM 11 ottobre 2017 e s.m.i.

In particolare, nelle aree esterne è previsto il mantenimento della permeabilità dei suoli tramite pavimentazioni drenanti (stalli verdi in masselli autobloccanti tipo "grigliata erbosa" e pavimentazione del marciapiede del nuovo parcheggio in pietra ricostruita allettata su sabbia), inserimento di stalli per la mobilità elettrica e adozione di illuminazione a basso consumo energetico.

Per quanto concerne la fase di affidamento, per dar seguito all'approccio metodologico che mira all'integrazione della sostenibilità in tutte le fasi, sarà previsto l'inserimento di criteri premiali specifici per stimolare concretamente il perseguimento di obiettivi di sostenibilità sia in fase di sviluppo del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione del progetto.

Sarà, peraltro, integrata la Convenzione d'Appalto con uno specifico articolo contrattuale in tema di sostenibilità per indirizzare l'Appaltatore nell'adozione di soluzioni tecniche e modalità operative per la realizzazione di un cantiere sostenibile.

Sulla base delle peculiarità del contesto territoriale di riferimento, sono inoltre previste attività di monitoraggio ambientale, definite nel Progetto di Monitoraggio Ambientale, che rappresentano un ulteriore valido strumento di controllo della fase di costruzione dell'opera. Nello specifico, il monitoraggio dello stato ambientale, eseguito in relazione alle diverse componenti ambientali interessate, prima, durante e dopo la realizzazione delle opere, consente infatti di verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto, di valutare l'efficacia dei sistemi di mitigazione posti in essere, di rilevare e gestire tempestivamente eventuali problematiche ambientali. In particolare, le componenti ambientali oggetto di monitoraggio sono Acque superficiali e sotterranee, Suolo e sottosuolo, Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Vegetazione, Flora e Fauna e Paesaggio. I dati acquisiti nel corso delle campagne di misura vengono gestiti tramite un'apposita Banca Dati e, opportunamente riorganizzati, resi disponibili per confronti con Enti ed Amministrazioni o altri Stakeholder di riferimento.

In riferimento alle fasi successive di realizzazione dell'Opera, è stato strutturato un sistema di controllo che tiene conto degli indirizzi della Circolare n.32 del 30 dicembre 2021 "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente" emessa dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), per monitorare il rispetto del principio DNSH per i sei obiettivi ambientali, quali mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento ai cambiamenti climatici, uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi,

anche attraverso l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale implementato per le attività di cantiere in conformità ai requisiti della norma UNI ISO 14001.

### 1.3 La determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi

Si riporta di seguito integralmente il contenuto della *Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi* allegata alla nota di trasmissione sopra richiamata:

**VISTA** la legge 7 agosto 1990, n. 241 e in particolare l'art. 14-bis;

**VISTO** il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art. 10 per i vincoli derivanti da atti diversi dai P.R.G.;

**VISTO** il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio";

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il DPCM del 16 aprile 2021 con il quale sono stati individuati nell'allegato elenco 1 allo stesso decreto, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2009, n. 55, la "Linea Palermo-Trapani Via Milo" e la "Realizzazione Asse AV/AC Palermo-Catania-Messina";

**VISTO** l'art. 2 del sopra citato DPCM, con il quale è stato nominato l'Ing. Filippo Palazzo, già Dirigente di RFI S.p.A., Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali di propria competenza tra quelli individuati dall'art. 1 del medesimo decreto;

**VISTA** l'Ordinanza n. 1 del 6 agosto 2021, con la quale il Commissario ha adottato le disposizioni organizzative di cui alla L. n. 55/2019 e s. m. i. aventi a riferimento la "Linea Palermo-Trapani via Milo" e la "Realizzazione Asse Palermo-Catania Messina" da attuarsi secondo l'iter procedurale di cui alle Linee guida. con l'AD n. 585/AD di RFI del 10 maggio 2021;

**VISTA** l'Ordinanza n. 3 dell'8 agosto 2021, con la quale il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per la "Realizzazione Asse Palermo-Catania-Messina";

**VISTO** che l'intervento in oggetto è, altresì, compreso nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ed è inserito nell'Allegato IV al DL n. 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i.;

**VISTO** l'art. 44 del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 29 giugno 2021 e s.m.i., che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti inseriti nell'Allegato IV;

**VISTO**, in particolare, l'art. 44, comma 1-bis del sopra richiamato DL 77/2021 che prevede che, nel caso in cui sul progetto definitivo sia stato già acquisito il parere del Consiglio

superiore dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 215 del D. Lgs. n. 50/2016, tale parere tiene luogo di quello previsto dal comma 1 del medesimo art. 44 e, ai fini dell'approvazione del progetto, si applicano le disposizioni di cui ai commi 4, 5 e 6 dell'art. 44;

**VISTA** l'Ordinanza n. 9 del Commissario in data 07/12/2021 di *"Informativa sull'avvio della Conferenza di Servizi secondo a procedura di cui all'art. 44, commi i bis, 4,5 e 6 del DL 77 / 2021 convertito con modificazioni nella legge 108/2022 e s.m.i."*.

**VISTO** l'aggiornamento 2020-2021 al Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti, che recepisce il PNRR, che all'art. 1 reca il comma 4-bis, nel quale rientra l'intervento in questione, *"Sistemazione nodo di Catania"*, incluso nella tabella A "Portafoglio Investimenti in Corso e Programmatici", subtabella c "Interventi prioritari", alla riga 0270, con costo pari a 998 milioni di euro e risorse pari a 346,61 milioni di euro.

**VISTO** l'art. 26, comma 7, del DL 50/2022 che istituisce il "Fondo per l'avvio di opere indifferibili", per fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aumento del costo dei materiali da costruzione e dell'energia.

**VISTA** la Procura conferita all'Ing. Roberto Pagone, repertorio n. 80307, rogito 21090 del 01/08/2014, registrata all'Agenzia delle Entrate di Roma n. 20739/IT in data 01/08/20214;

**PREMESSO CHE**

- con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2021\000533 del 21/10/2021 il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica da parte del Referente di Progetto di RFI di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- sul progetto in epigrafe il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il parere di competenza, ai sensi dell'art. 215, comma 3, del D.Lgs.50/2016 e s. m. i., con voto n.37/2020" trasmesso con nota del 7 giugno 2021 e che, in conformità a quanto stabilito dal comma 1-bis dell'art. 44 del DL 77/2021, convertito nella legge 108/2021, si applicano le procedure disciplinate dai commi 4, 5 e 6 del citato art. 44.
- con nota RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2021\0000618 del 06/12/2021, acquisita al prot. MATTM-139205 del 13/12/2021, è stata presentata istanza al Ministero della Transizione Ecologica per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9;
- con nota prot. n. RFI-DIN-DIS\13\P\2021\0000166 del 10 dicembre 2021, RFI S.p.A. ha convocato la Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14-bis della L. 241/1990, in conformità a quanto stabilito dall'art. 44, comma 4, del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, per l'approvazione del progetto definitivo, in epigrafe indicando a tutte le Amministrazioni/Enti interessati dal procedimento il

link da cui scaricare il progetto medesimo e allegando la Tabella "A", nella quale è stata indicata per ciascuna Amministrazione e per i soggetti gestori di opere interferite la normativa di riferimento per la rispettiva pronuncia di competenza;

- il progetto definitivo dell'opera in epigrafe è stato corredato dal piano espropri;
- in data 28 dicembre 2021, RFI S.p.A. ha avvisato, ai sensi degli artt. 7 e 8 della Legge 241/1990 e s. m. i., i soggetti proprietari delle aree sulle quali è prevista la realizzazione dell'intervento, mediante avviso pubblicato su un quotidiano a tiratura nazionale -«Corriere della Sera " - e su uno a diffusione locale - «il Quotidiano di Sicilia" con contestuale deposito del progetto definitivo presso la sede di Palermo della Società Italferr;
- gli esiti della pubblicizzazione del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere sono contenute nella Relazione istruttoria del 16 febbraio 2022, cod. RS2000D43ISAQ.00.00001A, redatta da Italferr S.p.A., nella quale si dà atto che non sono pervenute osservazioni;

#### CONSIDERATO CHE

nell'ambito della Conferenza di Servizi convocata il 10 dicembre 2021 sono pervenuti i sottoelencati pareri o note delle Amministrazioni e degli Enti interessati dal procedimento:

- **Ministero della Transizione Ecologica — Direzione Generale Valutazioni Ambientali** ha inviato nota prot. n. R.0000078.30-05-2022 del 30/05/2022 con la quale ha trasmesso il Decreto MiTE - MiC di compatibilità ambientale che si riporta in stralcio "...omissis... *CONSIDERATO che, per quanto attiene all'autorizzazione paesaggistica da rilasciare ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, è stato acquisito il parere della Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali di Catania della Regione Siciliana Sezione per i beni paesaggistici e demoetnoantropologici prot. 6018 del 7 aprile 2022, prot. MiTE 47554 del 20 aprile 2022, con cui con riferimento alla "richiesta di Nulla Osta Paesaggistico" la Soprintendenza stessa ha espresso parere favorevole con condizioni ambientali;*

*ACQUISITO il parere n. 3 del 29 aprile 2022 della Commissione tecnica PNRR PNIEC di cui alla nota prot. (TVA 3212 del 20 maggio 2022 assunto al prot. MiTE 63262 del 20 maggio 2022 di esito positivo di compatibilità ambientale del progetto subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali;*

*CONSIDERATO che, con il sopra citato parere n. 3 del 29 aprile 2022 la Commissione tecnica PNRR PNIEC in ordine alla Valutazione di incidenza ha ritenuto che la Valutazione d'incidenza a livello di screening ha chiarito che le azioni di progetto non comportano effetti significativi e non si ritiene necessario procedere con le successive fasi di valutazione*

CONSIDERATO inoltre, che con il predetto parere n. 3 del 29 aprile 2022 la Commissione tecnica PNRR PNIEC in ordine alla verifica del Piano di Utilizzo, ai sensi dell'art. 9 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 2017, ha ritenuto che il PUT contiene tutti i dati che è possibile fornire in relazione alla fase progettuale in esame (progetto definitivo) il PUT dovrà essere aggiornato in sede di progettazione esecutiva e presentato secondo i tempi di legge prima dell'avvio dei lavori";

ACQUISITO il parere del Ministero della Cultura, di cui alla nota della Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza prot. MIC SS-PNRR-896 del 17 maggio 2022, assunto al prot. MI7E-61996 del 18 maggio 2022, di esito favorevole con condizioni ambientali;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere della Regione Siciliana

CONSIDERATO che sono stati acquisiti i seguenti pareri che, allegati al presente decreto, ne costituiscono parte integrante:

- a) parere della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, n. 3 del 29 aprile 2022, costituito da n. 49 pagine;
- b) parere del Ministero della cultura, prot. MIC SS-PNRR-896 del 17 maggio 2022, costituito da n. 14 pagine;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152 / 2006 alla formulazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale;

DECRETA

Articolo 1 Giudizio di compatibilità ambientale del progetto

1. È espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del Progetto definitivo interramento linea ferroviaria per il prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa Catania" ivi compreso l'esito positivo della valutazione di livello I di incidenza e della verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 2017, presentato dalla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Investimenti Area Sud Progetti Catania subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3.
2. Ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del decreto legislativo n. 152/2006 e dell'articolo 51, comma 2 del decreto legge n. 76/2020 convertito con modificazioni dalla legge n. 120/2020, la durata dell'efficacia del presente provvedimento è di dieci anni de correnti dalla data di pubblicazione del presente decreto sul sito internet del Ministero della transizione ecologica trascorsi i quali, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Articolo 2 Condizioni ambientali della Commissione tecnica PNRR PN IEC

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica PNRR PNIEC n. 3 del 29 aprile 2022. Il proponente provvederà ad avanzare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

2. In ordine al Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, il proponente Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dovrà trasmettere al Ministero della transizione ecologica, almeno 60 giorni prima dell'inizio dei lavori, l'aggiornamento del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017.

#### Articolo 3 Condizioni ambientali del Ministero della cultura

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della cultura prot. MIC SS-PNRR-896 del 17 maggio 2022. Il proponente provvederà ad avanzare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

#### Articolo 4 Verifiche di ottemperanza

1. Il Ministero della transizione ecologica Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, come modificato dal decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 2, e, in collaborazione con il Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 3.
  2. Al fine di verificare l'ottemperanza di cui al precedente comma 1:
    - a) il Ministero della transizione ecologica effettua l'attività di verifica avvalendosi, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152/2006, dei soggetti individuati per la verifica di ottemperanza indicati nel parere della Commissione tecnica PNRR-PNIEC; il Ministero della cultura effettua le attività di verifica avvalendosi dei soggetti individuati per la verifica di ottemperanza indicati nel parere di competenza;
    - b) i suddetti soggetti ed uffici provvederanno a concludere l'attività di verifica entro il termine di cui all'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo n. 152/2006, comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente e, per i profili di competenza, anche al Ministero della cultura;
    - c) qualora i soggetti ed uffici di cui alla lettera a) del presente comma non provvedano a completare le attività di verifica nei termini indicati, le stesse attività di verifica saranno svolte dall'autorità competente, in collaborazione con il Ministero della cultura per i profili di propria competenza, così come previsto al comma 4 del sopra citato articolo 28;
    - d) alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai soggetti individuati per la verifica di ottemperanza ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.
- **Ministero della Cultura — Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** ha inviato nota prot. n. MIC MIC\_SSPNRR I 17/05/2022 0000896-P I del 17/05/2022 che si riporta in stralcio “... omissis .. CONSIDERATO che l'intervento ricade nell'ambito dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico, e a precisazione della precedente nostra nota n. 2004/03 del 08/02/2022; questa Soprintendenza, ribadisce la valutazione positiva della proposta progettuale di cui all'oggetto, in quanto le opere previste non risultano tali da comportare

effetti negativi sigudicativi sul patrimonio paesaggistico degli ambiti 8,11,12,13,14,16,17 ricadenti nella provincia di Catania, per i contesti 21a, 21c livello di tutela 1 e contesto 21e livello di tutela 2, accertata la sua compatibilità paesaggistica, rilascia la relativa autorizzazione prevista dall'art. 146, comma 2, del Codice precisando che:

Lotto 1: stazione di Fontanarossa (con III binario di precedenza binario dispari ed allungamento marciapiede binario dispari e binario pari a 250 m), lambisce marginalmente il contesto 21 a e pertanto non si prescrive alcuna condizione;

Lotto 2: tratto linea interferente con la pista (parte est), fascio A/P 1° fase (2 binari di corsa + 3 binari fasci), collegamento dal fascio A/P al terminal Merci, terminal Merci light (1° fase), bretella Catania-Siracusa, lambisce marginalmente il contesto 21 c e interessa il contesto 21e (interferenza con il canale Buttaceto) pertanto in considerazione dei probabili movimenti di terra e conseguente modifica dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti, ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico e paesaggistico, si dovrà intervenire con opere di ingegneria naturalistica;

Lotto 3: Bretella Palermo-Siracusa, Fascio A/P 2° fase (ampliamento binario 4° e 5°), terminal merci (completo) 2° fase, lambisce marginalmente il contesto 21 e pertanto non si prescrive alcuna condizione;

Ciò al fine di perseguire gli obiettivi specifici di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico. ...omissis...CONSIDERATO che l'intervento riguarda la progettazione definitiva dell'interramento della linea ferrata esistente dal km 231+631, tra le stazioni di Catania Acquicella e Bicocca, al km 237+139, tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione, tale opera si rende necessaria per la realizzazione della nuova pista di volo dell'aeroporto Fontanarossa, la cui lunghezza totale sarà prolungata a 3.200 m al fine di accogliere aeromobili capaci di servire destinazioni di lungo raggio, per soddisfare la domanda di traffico descritta dalla pianificazione strategica nazionale. L'intervento si colloca ai margini dell'area suburbana di Catania, limitrofa all'Aeroporto Fontanarossa, in un territorio caratterizzato ancora da residui di aree coltivate ad agrumi e punteggiato di masserie in rapporto con la originaria destinazione agricola della piana di Catania. ...omissis...VALUTATO che, per quanto visibile nel fotoinserto 2, nell'intervento NWO2, il tipo di opera d'arte individuata per il superamento del corso d'acqua, risulta impattante e altera fortemente la percezione degli elementi paesaggistici visibili nell'ante operam; PRESO ATTO che, con riferimento all'autorizzazione paesaggistica, nell'ambito della presente procedura la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Catania, nella sopra citata nota prot. rilasciava l'autorizzazione ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, con le condizioni esplicitate, e che pertanto, ai sensi del D. L. 31 maggio 2021, n. 77, coordinato con la L. 908/2029, art. 20, c. 2 quinquies, si può considerare, garantendo il rispetto dell'autonomia speciale di cui gode la Regione Siciliana in materia di patrimonio culturale, che l'autorizzazione paesaggistica venga ricompresa nel decreto di concerto del provvedimento di VIA; ESAMINATA la documentazione pervenuta; QUESTA SOPRINTENDENZA SPECIALE esprime PARERE FAVOREVOLE subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

1) Per gli aspetti paesaggistici:

- a) Con riferimento al Lotto 2, in relazione al tratto linea interferente con la pista (parte est), fascio A/P 1° fase (2 binari di corsa + 3 binari fasci), collegamento dal fascio A/P al terminal Merci, terminal Merci light (1° fase), bretella Catania-Siracusa, che lambisce marginalmente il contesto 21 c e interessa il contesto 21 e (interferenza con il canale Buttaceto) in considerazione dei probabili movimenti di terra e conseguente modifica dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti, ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico e paesaggistico, si dovrà intervenire con opere di ingegneria naturalistica;

Ambito di applicazione: componenti/patrimonio culturale: paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva (progettazione esecutiva); IN CORSO D'OPERA - Fase di Cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)

Verifica di ottemperanza: Regione Siciliana - Soprintendenza beni culturali e ambientali di Catania.

- b) l'area denominata DT 01, identificata come area polmone, non dovrà essere utilizzata come area di cantiere;
- c) dovrà essere prestata grande attenzione agli elementi ancora presenti caratterizzanti il paesaggio della piana di Catania, in particolare alle masserie, in parte censite tra i beni isolati presenti censiti dal Piano paesaggistico di Catania, e alle aree residue caratterizzate da colture agricole tradizionali, in parte agrumeti, onde evitare per quanto possibile la creazione di discontinuità e aree intercluse generate dalle modifiche alle infrastrutture ferroviarie e alla viabilità e, ove questo sia impossibile, proporre adeguate misure di mitigazione e compensazione;
- d) dovrà essere elaborata una proposta alternativa relativa al disegno del ponte previsto per il superamento del corso d'acqua — intervento NW"02, che ne, migliori l'inserimento paesaggistico con un affinamento della forma dell'infrastruttura;
- e) a fine lavori dovrà essere prodotta una relazione con confronto di fotografie ante e postoperam che documenti gli impatti dell'attività di cantiere, le modifiche prodotte allo stato dei luoghi, i ripristini e l'avvio della realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione; Ambito di applicazione: componenti! patrimonio culturale: paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva (progettazione esecutiva); IN CORSO D'OPERA - Fase di Cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)

POST OPERAM- Fase precedente la messa in esercizio - Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo (pre-esercizio);

Verifica di ottemperanza: Ministero della Cultura — Soprintendenza Speciale per il PNRR Ente coinvolto: Regione Siciliana - Soprintendenza beni culturali e ambientali di Catania.

## **2) Per gli aspetti archeologici:**

- a) *La data di inizio dei lavori dovrà essere comunicata formalmente e con almeno 20 giorni di anticipo alla Soprintendenza di Catania;*
  - b) *dovrà essere formalmente indicato il nome della ditta che eseguirà i lavori, del direttore dei lavori e dell'archeologo incaricato della sorveglianza, dei quali dovranno essere forniti i recapiti telefonici e di posta certificata;*
  - c) *tutte le attività di scavo dovranno essere eseguite sotto la sorveglianza di archeologi scelti tra coloro che figurano nell'albo del Ministero della Cultura e sotto l'Alta sorveglianza della Soprintendenza di Catania che avrà facoltà di richiedere, qualora lo ritenesse necessari, lo scavo a mano fino agli strati sterili;*
  - d) *Gli archeologi incaricati dalla ditta, che dovranno essere costantemente presenti in cantiere durante gli scavi, dovranno provvedere a tutta la documentazione topografica, grafica, fotografica e testuale necessaria per la documentazione dei lavori;*
  - e) *Alla fine dei lavori dovrà essere consegnata all'unità beni archeologici della Soprintendenza di Catania una relazione sugli scavi comprensiva della documentazione di cui al punto precedente;*
  - f) *Qualora nel corso dei lavori dovessero evidenziarsi situazioni di interesse archeologico, l'unità beni archeologici della Soprintendenza di Catania interverrà secondo le vigenti leggi di tutela chiedendo anche in corso d'opera eventuali modifiche al progetto.*
- *Ambito di applicazione: componenti /patrimonio culturale: beni culturali — tutela archeologica*
  - *Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANIE OPERAM - Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva); IN CORSO D'OPERA - Fase di Cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera); POST OPERAM- Fase precedente la messa in esercizio - Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo Ore-esercizio); Verifica di ottemperanza: Regione Siciliana - Soprintendenza beni culturali e ambientali di Catania.*

*Resta fermo che qualsiasi variante al progetto in argomento dovrà essere oggetto di nuova valutazione";*

- **Ministero della Difesa — Ufficio Movimenti e Trasporti** ha inviato nota prot. n. M\_DE24363/10.6.6/474 del 22/04/2022 che si riporta in stralcio "...omissis...tenuto conto che con la comunicazione n.M D AAD8F10 REG2022 0014105 del 12 apr. 22, il Comando Militare Esercito Sicilia ha espresso il nulla osta condizionato alla osservanza di quanto comunicato dal Comando Scuole dell'A.M.13° Regione Aerea con la citata lettera n. M D ABA001 REG2022 0016372 del 31 mar. 22, ESPRIME NULLA CONTRO CON PRESCRIZIONI alla realizzazione del progetto infrastrutturale. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera dovranno essere rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:

- siano risolte le interferenze comunicate dal Comando Scuole della A.M. / 3° Regione Aerea con la comunicazione n. M D ABA001 REG2022 0016372 del 31 mar. 22 (annessa al presente parere e già citate nella premessa);
  - venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio B.C.M. del 10° Reparto Infrastrutture in Napoli) previa istanza della ditta proponente (corredata dei relativi allegati e redatta secondo il modello GEN-BST-001 reperibile unitamente all'elenco delle ditte specializzate BCM abilitate dal Ministero della Difesa al link: ...omissis... Una copia del Verbale di Constatazione, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente;
  - siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/ 394/ 4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV;
  - sia garantito il transito dei mezzi / sistemi d'arma in dotazione alle Forze Armate marcianti in maniera autonoma ovvero caricati sui c. d. "complessi traino". A titolo esemplificativo, tale requisito implica che, in caso di sovrappassi, sia garantito il passaggio di un complesso traino dal peso totale di 64 tonnellate ovvero, in caso di sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri, sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LLPP. del 4 maggio 1990;
  - sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.
  - Inoltre, ove nelle ulteriori fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni di questa Amministrazione Difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate allo scrivente e al Comando Militare Territoriale competente per tutte le incombenze di legge...omissis..."
- **Comando Militare Esercito "Sicilia"** ha inviato nota prot. n. M\_D AAD8F10 REG2022 0014105 in data 12/04/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... esprimo parere di 'NULLA CONI RO' a carattere interforze, alla realizzazione dell'opera indicata in oggetto. Tuttavia il parere deve intendersi condizionato con le seguenti prescrizioni, a tutela degli interessi istituzionali della Difesa e che devono intendersi a carico della Società proponente, cui la presente è indirizzata per opportuna competenza di trattazione:
    - finalizzazione del procedimento di dismissione/ cessione delle aree demaniali interessate dall'intervento: trattandosi di aree appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato (art. 823 c. c.), non potranno essere oggetto di attività di esproprio, ma se ne dovrà richiedere, ai sensi dell'art. 829 c. c., la relativa preventiva sdemanializzazione; tale procedimento dovrà essere avviato inoltrando idonea documentazione al competente Organo

esecutivo del 3° Reparto Genio A.M. (pec: 3aerogenio@postacert.difesa.it), atta ad individuare le aree interessate dalle opere (per la dismissione definitiva) e quelle eventualmente di interesse nella sola fase di esecuzione dei lavori (per l'occupazione temporanea) al fine di acquisire l'approvazione della Direzione dei Lavori e del Demanio del Ministero Difesa e successivamente la formalizzazione della cessione da parte dell'Agenzia del Demanio;

- assolvimento delle attività di frazionamento/ aggiornamento catastale, senza oneri a carico dell'A.D. ed il cui progetto dovrà essere preventivamente sottoposto all'approvazione del predetto Organo esecutivo del Genio;
- assolvimento delle attività afferenti all'enucleazione, separazione e rilocalizzazione dei sottoservizi e delle funzioni insistenti nell'area oggetto di occupazione, il cui progetto dovrà essere preventivamente sottoposto all'approvazione dell'A.D. per il tramite del Comando Aeroporto Sigonella ...omissis...;
- assicurare una armonizzazione tra quanto previsto nel progetto in esame della Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con i progetti di interventi previsti dal Comune di Catania per la "Riqualificazione e sistemazione idraulica del torrente Forcile e suoi affluenti", tesi a mitigare il carico idraulico delle acque meteoriche proveniente dalla zona Sud-Ovest della Città di Catania, meno impattanti questi ultimi per il compendio di A.M.;
- assicurare un maggiore franco idraulico (in fase di progetto è previsto 0,50 mt rispetto al livello idrico di massima piena) per le opere di contenimento idraulico previste nell'area d'intervento in prossimità del redime militare, visto le rilevanti esondazioni dell'attuale torrente Forcile, verificatesi nei mesi di Ottobre e Novembre u.s., e che hanno interessato il detto compendio militare;
- assicurare la fruibilità delle aree demaniali militari contigue a quelle oggetto di cessione durante tutte le fasi delle lavorazioni, realizzando una doppia recinzione tipo A.M. con la dotazione di un sistema VTC lungo il nuovo confine di demarcazione.

3. Considerato, tuttavia, che non è noto se la zona interessata ai lavori sia stata oggetto di bonifica sistematica, evidenzio l'esistenza del rischio di presenza di ordigni residuati bellici interrati, ai fini della valutazione di tutti i rischi per la salute e la sicurezza di cui all'art. 15 del D.Lgs. 81/08.

4. Rappresento, altresì, che detto rischio è eliminabile con la bonifica da ordigni bellici, per l'esecuzione della quale dovrà essere presentata, a cura e spese dell'interessato, apposita istanza all'ufficio B.C.M. del 10° Reparto Infrastrutture in Napoli, correlata dei relativi allegati e redatta secondo il modello GEN-BST-001 reperibile unitamente all'elenco delle ditte specializzate BCM iscritta all'Albo del Ministero della Difesa ai sensi del D. Intermin. 82/2095 al seguente link...omissis..."

- **Comando Scuole A.M./ 3<sup>a</sup> Regione Aerea- Ufficio Territorio e Patrimonio** ha inviato nota prot. n. M\_D ABA001 REG2022 0016372 del 3103-2022 che si riporta in stralcio "...omissis... considerato che l'intervento in argomento ha finalità di pubblica utilità, acquisite le determinazioni dello Stato Maggiore dell'A.M. con la nota a riferimento b),

ai sensi dell'art. 334 del D. Lgs. 15 marzo 2010, n. 66, si esprime il parere favorevole dell'A.M. alla sua realizzazione, con le seguenti \_prescrizioni, a tutela degli interessi istituzionali della Difesa e che devono intendersi a carico del soggetto proponente:

- a. finalizzazione del procedimento di dismissione/ cessione delle aree demaniali interessate dall'intervento: trattandosi di aree appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato (art. 823 c.c.), non potranno essere oggetto di attività di esproprio, ma se ne dovrà richiedere, ai sensi dell'art. 829 c.c., la relativa preventiva sdemanializzazione; tale procedimento dovrà essere avviato inoltrando idonea documentazione al competente Organo esecutivo del Genio (3° Reparto Genio A.M., [3aerogenio@postacert.difesa.it](mailto:3aerogenio@postacert.difesa.it)), atta ad individuare le aree interessate dalle opere (per la dismissione definitiva) e quelle eventualmente di interesse nella sola fase di esecuzione dei lavori (occupazione temporanea) al fine di acquisire l'approvazione della Direzione dei Lavori e del Demanio del Ministero Difesa e successivamente la formalizzazione della cessione da parte dell'Agenzia del Demanio;
  - b. assolvimento delle attività di frazionamento/ aggiornamento catastale, senza oneri a carico dell'A.D. e il cui progetto dovrà essere preventivamente sottoposto all'approvazione del predetto Organo esecutivo del Genio;
  - c. assolvimento delle attività afferenti all'enucleazione, separazione e rilocazione dei sotto-servizi e delle funzioni insistenti nell'area oggetto di occupazione, il cui progetto dovrà essere preventivamente sottoposto all'approvazione dell'A.D. per il tramite del Comando Aeroporto Sigonella ...omissis...
  - d. assicurare una armonizzazione tra quanto previsto nel progetto in esame della R.F.I. S.p.a. con i progetti di interventi previsti dal Comune di Catania per la "Riqualficazione e sistemazione idraulica del torrente Forcile e suoi affluenti", tesi a mitigare il carico idraulico delle acque meteoriche proveniente dalla zona sud-ovest della città di Catania, meno impattanti questi ultimi per il compendio A.M.;
  - e. assicurare un maggiore franco idraulico (in fase di progetto è previsto 0,50 mt rispetto al livello idrico di massima piena) per le opere di contenimento idraulico previste nell'area d'intervento in prossimità del sedime militare, visto le rilevanti esondazioni dell'attuale torrente Forcile verificatesi nei mesi di Ottobre e Novembre u. s., e che hanno interessato il detto compendio militare;
  - f. assicurare la fruibilità delle aree demaniali militari contigue a quelle oggetto di cessione durante tutte le fasi delle lavorazioni, realizzando una doppia recinzione tipo A.M. con la dotazione di un sistema VTC lungo il nuovo confine di demarcazione ...omissis... ";
- **Regione Siciliana — Giunta Regionale** ha emesso Deliberazione n. 529 del 28/09/2022 che si riporta in stralcio "...omissis...SU proposta dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, DELIBERA per quanto esposto in preambolo, in conformità alla relazione del Dipartimento regionale delle infrastrutture, mobilità e trasporti, prot. n. 51391 del 21 settembre 2022, costituente allegato alla presente deliberazione, di esprimere il positivo apprezzamento, propedeutico alla chiusura della Conferenza di

servizi, per la realizzazione delle opere di cui al progetto definitivo "Interramento Tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto", afferente la Sistemazione Nodo di Catania".

Di seguito si riporta uno stralcio della relazione del Dipartimento regionale delle infrastrutture allegata alla Delibera di Giunta Regionale sopra detta .  
" . . omissis . . alla luce di quanto sopra rappresentato, in considerazione della valenza strategica dell'intervento in argomento, si ritiene che la Regione Siciliana debba esprimere positivo apprezzamento della proposta progettuale di cui trattasi, seppur con le prescrizioni da rispettare in fase di progettazione esecutiva, anche al fine di assicurare la chiusura dei lavori della Conferenza di Servizi, garantendo così la partecipazione della regione al processo di approvazione del progetto definitivo da parte del Commissario, subentrato al CIPE delle competenze relative all'approvazione dei progetti... omissis..."

- **Regione Siciliana — Assessorato dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità — Dipartimento Regionale dell'Energia — Servizio 3 —Autorizzazioni** ha inviato nota prot. n. 11667 del 05/04/2022 che si riporta di seguito "...omissis... Per quanto sopra nell'esprimere parere generale favorevole ai progetti di risoluzione delle interferenze, presentati da e-distribuzione e inseriti da RFI all'interno del progetto indicato in oggetto, si prescrive che prima della loro realizzazione debba essere acquisita sulla Progettazione Esecutiva la relazione istruttoria favorevole da parte dell'Ufficio del Genio Civile Competente".
- **Regione Siciliana — Assessorato regionale dei beni culturali e dell'I.S.-Dipartimento regionale dei beni culturali e dell'I.S. — Unità Operativa di Base S14.3- Sezione per i Beni Paesaggistici e Demoetnoantropologici —Soprintendenza per i beni culturali e ambientali — Catania** ha inviato nota prot. n. 6018 del 07.04.2022 che si riporta di seguito in stralcio: "VISTA la nota pro/. n. 309 del 02/ 03 / 2022 per realizzare le seguenti opere: [ID: 775 5] Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo dell'interramento linea per il prolungamento della pista dell'Aeroporto di Fontanarossa-Catania. (CUP: J1H03000140008);

Preso atto della nota prot. n. 1021 del 21/01/2022, dell'Uo4 Beni Archeologici di questa Soprintendenza, che costituisce parte integrante del presente provvedimento, che richiamando la precedente nota prot. n.28895 del 10/12/ 2019, esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

« Vista la relazione dello studio archeologico preliminare;

Considerato che, secondo quanto esposto nella relazione, il rischio di interferenze archeologiche risulta basso questa U.O. Esprime parere favorevole a condizione che i lavori di scavo dovranno essere seguiti sotto la sorveglianza di un archeologo, che operi sotto il controllo di questa Unità Operativa, messo a disposizione dalla Ditta responsabile dei lavori, secondo quanto previsto dall'art. 25 del D. lgs n. 50/2016, come modificato dal D. lgs n. 56 del 19/04/2017.

A tal fine dovrà essere comunicato formalmente con almeno 20 giorni di anticipo la data di inizio dei lavori. Dovrà essere inoltre formalmente indicato il nome della ditta che eseguirà gli stessi, del direttore dei lavori e dell'archeologo incaricato alla sorveglianza, dei quali dovranno essere forniti anche i recapiti telefonici e di posta certificata.

Qualora nel corso dei lavori dovessero evidenziarsi situazioni di interesse archeologico questa U.O. interverrà secondo le vigenti leggi di tutela chiedendo anche in corso d'opera eventuali modifiche al progetto».

ESAMINATA la documentazione allegata ...omissis...

CONSIDERATO che l'intervento ricade nell'ambito dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico, e a precisazione della precedente nostra nota n. 2004/03 del 08/02/2022; questa Soprintendenza, ribadisce la valutazione positiva della proposta progettuale di cui all'oggetto, in quanto le opere previste non risultano tali da comportare effetti negativi significativi sul patrimonio paesaggistico. In merito a quanto previsto dalle norme di attuazione dell'adottato il piano paesaggistico degli ambiti 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17 ricadenti nella provincia di Catania, per i contesti 21a, 21c, livello di tutela 1 e contesto 21e livello di tutela 2, accerta la sua compatibilità paesaggistica, rilascia la relativa autorizzazione prevista dall'articolo 146, comma 2, del Codice precisando che:

- Lotto 1: stazione di Fontanarossa (con III binario di precedenza binario dispari ed allungamento marciapiede binario dispari e binario pari a 250m), lambisce marginalmente il contesto 21 e pertanto non si prescrive alcuna condizione,
- Lotto 2: Tratto linea interferente con la pista (parte est), fascio A/P 1° fase (2 binari di corsa + 3 binari fascio), Collegamento dal fascio A/P al Terminal Merci, Terminal Merci light (1° fase), Bretella Catania-Siracusa, lambisce marginalmente il contesto 21c e interessa il contesto 21 e (interferenza con il canale Buttaceto) pertanto in considerazione dei probabili movimenti di terra e conseguente modifica dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti, ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico e paesaggistico, si dovrà intervenire con opere di ingegneria naturalistica;
- Lotto 3: Bretella Palermo-Siracusa, Fascio A/P 2° fase (ampliamento binario 4° e 5), Terminal merci (completo) 2° fase, lambisce marginalmente il contesto 21 e pertanto non si prescrive alcuna condizione;

Ciò al fine di perseguire gli obiettivi specifici di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico."

- **Assessorato Regionale dell'Agricoltura dello Sviluppo rurale e della pesca mediterranea Dipartimento regionale dello Sviluppo Rurale e Trazzerale Servizio 5 Demanio Rurale e Trazzerale** ha inviato nota prot. n. 58688 in data 07.07.2022 con la quale "omissis...esprime parere favorevole alla concessione dei suoli demaniali trazzerali necessari alla esecuzione delle opere. Codesta Società, prima della occupazione dei suoli demaniali trazzerali, dovrà munirsi di apposita concessione rilasciata dallo scrivente ufficio."

- **Regione Siciliana — Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia — Servizio 6 — Demanio Idrico Fluviale e Polizia Idrica** ha inviato nota prot. n. 11346 del 28/06/2022 che si riporta in stralcio "CONSIDERATO che: l'intervento in oggetto ricade nel territorio del Comune di Catania e in particolare l'area suburbana della città, limitrofa all'Aeroporto Fontanarossa. Esso prevede le modifiche alla infrastruttura ferroviaria esistente al fine di poter realizzare il prolungamento della pista dell'Aeroporto e interesserà per intero la radice e fabbricati lato Catania della stazione di Bicocca. In particolare si prevede:

1. *interramento del tratto ferroviario a doppio binario, tramite la realizzazione di una galleria artificiale e trincee di approccio alla galleria medesima, facente parte della direttrice Palermo-Catania, interferente con l'allungamento della pista dell'aeroporto;*
2. *ripristino del collegamento Catania-Siracusa attraverso un ramo di nuova realizzazione a singolo binario;*
3. *realizzazione del ramo di collegamento Siracusa-Palermo a singolo binario;*
4. *realizzazione del nuovo fascio arrivi partenze;*
5. *realizzazione di un nuovo terminal merci nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca e relativo collegamento alla linea ferroviari verso Siracusa;*
6. *stazione Fontanarossa (con due binari di corsa, un binario di precedenza e due marciapiedi di lunghezza pari a 250m) e relativo parcheggio kiss-ride;*
7. *collegamento fascio A/ P al Terminal Merci.*

*l'attraversamento previsto sarà a doppio senso di marcia, ad una campata, con schema statico di trave in semplice appoggio, di lunghezza complessiva pari a 38.0 m in asse appoggi. La piattaforma stradale sarà costituita da una parte carrabile di larghezza 6.00 m e da due cordoli esterni di larghezza 0.70 m per un ingombro complessivo di 7.40 m.*

*Per il corso d'acqua oggetto di attraversamento si prevede la protezione dell'alveo e delle sponde mediante massi sciolti intasati con calcestruzzo, proseguendo più a valle la sistemazione già prevista nel progetto esecutivo del raddoppio linea ferroviaria, in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario VIO2.*

*Tra il terreno naturale e i massi è prevista la posa di un geotessuto di massa non inferiore ai 400 gr/m<sup>2</sup>, prevedendo uno strato di allettamento in sabbia al fine di non danneggiarlo durante le operazioni di posa.*

*L'infrastruttura in progetto interferisce con una serie di corsi d'acqua principali, Vallone Mendola, Canale Buttaceto, Vallone Cardinale, Canale Bummacaro e altri minori. Si prevedono attraversamenti dei corsi d'acqua principali, risolti con la realizzazione di ponti o viadotti, e attraversamento di corsi d'acqua minori, risolti con la realizzazione di tombini scatolari/ circolari.*

In fine si prevedono interventi di deviazioni e sistemazioni idrauliche che interessano il canale CO3, il canale Bummacaro e il canale allacciante, affluenti del canale Forcile. ...omissis...

CONSIDERATO che la ditta richiedente ha prodotto la documentazione prevista dai commi 1 e 2 dell'art. 36 della L.R. 22/02/2019 n° 1 (Spettanze dovute ai professionisti per il rilascio di titoli abilitativi o autorizzativi);

CONSIDERATO che con riferimento al R.D. 25/07/1904 n° 523 le opere e/ o le attività sopra descritte necessitano di autorizzazione ai sensi degli articoli 93 e seguenti;

VISTO il parere rilasciato dall'ex Servizio 3 "Autorizzazioni e Parere" di questa Autorità con nota prot. n° 8898 del 20/05/2022, con il quale:

- 1) per gli aspetti relativi al Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico si evidenzia che l'intervento in progetto ricade all'interno del Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini idrografici del fiume Simeto (094) approvato con D.P.R. n. 538 del 201091 2006 e pubblicato sulla G.U.R.S. n. 51 del 03/11/2006 e dell'Area Territoriale tra i Bacini del Fiume Simeto e del Fiume Alcantara (095) approvato con Decreto del Presidente della Regione del 02 luglio 2007 e pubblicato il 14 settembre 2007 sulla GURS n. 43 e successive modifiche ed aggiornamenti; dette opere, in base a quanto si evince dagli elaborati trasmessi, ricadono in parte in aree a dissesto con pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione "P2", codice 094-E-3CT-E01 Comune di Catania.

Al riguardo l'art. 17 delle N.A. del PAI di cui al D.P. n. 9 del 06/05/2021, al comma 4 recita aree a pericolosità "P0", "P1" e "P2" ...omissis... Il parere di compatibilità viene rilasciato dagli Enti preposti al rilascio del provvedimento finale di autorizzazione/ concessione che si dovranno avvalere di figure professionali competenti", e il rilascio di parere di compatibilità di questa AdB, nei casi previsti, è limitato alle aree a pericolosità P3, P4 e Siti di Attenzione.

- 2) per gli aspetti relativi al R.D. 25/07/1904 n° 523 si evidenzia che le opere che interessano il reticolo idrografico esistente, sono subordinate al rilascio dell'Autorizzazione Idraulica Unica (AIU) di cui al Decr. Segr. Gen. (DSG) n. 50 del 5-3-2021 dell'Autorità di Bacino;

non si ravvisano motivi ostativi al rilascio dell'autorizzazione idraulica e si esprime parere di compatibilità idraulica favorevole con prescrizioni;

CONSIDERATO che i lavori di cui al progetto in esame interessano l'alveo dei corsi d'acqua:

- a) Vallone Mendola (o V. Mendola dei Cani), che nei tratti interessati scorre su aree demaniali e risulta inserito al n° 546 dell'elenco dei corsi d'acqua pubblica della Provincia di Catania e al n° 289 dei corsi d'acqua transitati al Demanio della Regione Siciliana con D.P.R. 16/12/1970 n° 1503;
- b) Canale Buttacelo, che nei tratti interessati scorre su aree demaniali e risulta inserito al n° 550 dell'elenco dei corsi d'acqua pubblica della Provincia di Catania e al n° 293 dei corsi d'acqua transitati al Demanio della Regione Siciliana con D.P.R. 16/12/1970 n° 1503;

- c) Vallone Cardinale, scorre su aree demaniali, non risulta inserito in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.
- d) Canale Bummacaro, scorre su aree demaniali, non risulta inserito in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.
- e) corsi d'acqua minori, che scorrono su aree demaniali, non risultano inseriti in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.

ATTESTA che, con riferimento alle norme di attuazione del Piano per l'Assetto Idrogeologico, poiché l'intervento ricade in parte in area PAI con pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione " P2 " , codice 094-E- 3CT -E01, Comune di Catania, non è previsto il rilascio del parere di compatibilità da parte di questa Autorità di Bacino; RILASCIA a RFI (Ferrovie dello Stato Italiane) S.p.A., Piazza della Croce Rossa, 1 -00161 Roma, Cod. Fisc. / P. Iva: 06359501001, "parere idraulico favorevole" ai sensi degli artt. 93 e seguenti del R.D. n. 523/1904 sul progetto per la realizzazione dei lavori in premessa descritti. Prima della realizzazione dei lavori, previa asseverazione che non siano intervenute modifiche sostanziali al progetto esaminato e valutato e che non sia mutato il regime vincolistico, dovrà essere richiesta a questa Autorità di Bacino l'autorizzazione all'accesso in alveo e all'esecuzione dei lavori stessi.

Il presente provvedimento è rilasciato con le raccomandazioni e le prescrizioni di seguito riportate:

- a) Prescrizioni e/ o raccomandazioni di cui al parere prot. n° 8898 del 20105 / 2022 dell'ex Servizio 3 "Autorizzazioni e Pareri" di questa Autorità di Bacino:
  1. venga redatto il piano di manutenzione e gestione delle opere idrauliche in progetto che preveda gli interventi di pulizia temporalmente cadenzati al fine di evitare la parzializzazione delle sezioni;
  2. vengano attuati gli interventi di cui al punto 1), con oneri a carico di REI, conformemente ai contenuti della Direttiva n. 5750 del 17/09/2019;
  3. i lavori in progetto devono essere conformi alle NTC 2018 e alla Circolare 21 gennaio 2019 (NTC 2018);
  4. vengano rispettate le distanze minime consentite, ai sensi dell'art. 96 comma 9 del R.D. n. 523/1904;
  5. durante l'esecuzione dei lavori vengano mantenute inalterate o tutta più migliorate le sezioni idrauliche di deflusso in condizioni ante opera;
  6. sia garantito il rispetto del "principio di invarianza idraulica", coerentemente alla nota Prot. n. 6834 del 11 /10/ 2019 dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia e al successivo DDG n.102 DRU/AdB del 23/ 6/2021;
  7. vengano rispettate le Direttive tecniche per la verifica di compatibilità idraulica di ponti e attraversamenti di cui al D.S.G. n. 71 del 29.03.2022;
  8. i lavori devono essere realizzati preferibilmente durante il periodo di magra del corso d'acqua;

9. vengano adottate in fase di cantiere, a tutela della pubblica e privata incolumità, le precauzioni e gli accorgimenti che garantiscano condizioni di sicurezza sui luoghi di lavoro e nelle aree d'intervento;
10. i lavori in progetto vengano sospesi temporaneamente, mettendo in sicurezza l'area, in caso di avvisi di allerta meteo-idrogeologico diramati dal Dipartimento Regionale di Protezione Civile o quando vengono dettate prescrizioni/ avvisi dal bollettino meteorologico del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare;
11. questa Autorità si riserva la facoltà di ordinare modifiche all'opera autorizzata a cura e spese del soggetto autorizzato, o anche di procedere alla revoca del presente provvedimento nel caso in cui si rendesse necessario intervenire nel corso d'acqua in corrispondenza delle opere in argomento;
12. RF/ si dovrà fare carico di tutti i danni a persone e/ o cose che la realizzazione delle opere in questione possa produrre in ordine ad aspetti di natura idrogeologica;
13. venga sollevata in maniera assoluta l'Amministrazione Regionale da qualsiasi molestia, azione e/ o danno che ad essa potessero derivare da parte di terzi in conseguenza del provvedimento in argomento.

b) Ulteriori prescrizioni e/o raccomandazioni:

- 1) non dovranno arrecarsi danni all'alveo, alle sponde e/o argini del corso d'acqua e alle proprietà private;
- 2) sono esclusi dal presente parere, qualsiasi altro lavoro e qualsiasi altra opera che possa modificare il regolare deflusso delle acque;

Sono fatti salvi tutti gli altri pareri, visti, nulla osta o atti di assenso comunque denominati, eventualmente necessari per la realizzazione delle opere in argomento e da rilasciarsi da parte di altre Amministrazioni.

Il progetto in esame prevede la realizzazione:

- di opere di attraversamenti dei corsi d'acqua principali, con la realizzazione di ponti o viadotti, e attraversamento di corsi d'acqua minori, con tombini scatolari/ circolari;
- di opere che prevedono interventi di deviazioni e sistemazioni idrauliche che interessano il canale CO3, il Canale Bummacaro e il canale allacciante, affluenti del Canale Forcile; Il progetto in esame prevede la realizzazione di opere che comportano l'utilizzo o l'occupazione stabile di aree demaniali. Più precisamente:

- a) Vallone Mendola (o V. Mendola dei Cani), che nei tratti interessati scorre su aree demaniali e risulta inserito al n° 546 dell'elenco dei corsi d'acqua pubblica della Provincia di Catania e al n° 289 dei corsi d'acqua transitati al Demanio della Regione Siciliana con D.P.R. 16/ 12 /1970 n° 1503;

- b) *Canale Buttacelo, che nei tratti interessati scorre su aree demaniali e risulta inserito al n° 550 dell'elenco dei corsi d'acqua pubblica della Provincia di Catania e al n° 293 dei corsi d'acqua transitati al Demanio della Regione Siciliana con D.P.R. 16 /12/1970 n° 1503;*
- c) *Vallone Cardinale, scorre su aree demaniali, non risulta inserito in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.*
- d) *Canale Bummacaro, scorre su aree demaniali, non risulta inserito in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.*
- e) *corsi d'acqua minori, che scorrono su aree demaniali, non risultano inseriti in alcun elenco di acque pubbliche e pertanto è ancora oggi di proprietà del Demanio dello Stato.*

*Per tale motivo, l'inizio dei lavori di che trattasi è subordinato all'avvenuta presentazione dell'istanza di concessione per l'utilizzo delle aree demaniali interessate dal progetto, da inoltrare:*

*per il Vallone Mendola e per il Vallone Buttaceto al Genio Civile di Catania;*

*per il Vallone Cardinale, il Canale Bummacaro e i corsi d'acqua minori, che scorrono su aree demaniali, ma non risultano inseriti in alcun elenco di acque pubbliche, all'Agenzia del Demanio ... omissis..."*

- **Regione Siciliana — Agenzia del Demanio** ha inviato nota prot. in data 28/07/2022 che si riporta in stralcio "*...omissis... la scrivente Direzione Regionale rilascia parere favorevole. Il convenzionamento delle aree demaniali sarà effettuato secondo le vigenti normative.*"
- **Regione Siciliana- Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente-Dipartimento Regionale Urbanistica** ha inviato D.D.G. n. 264 in data 25/08/2022 con la quale "*omissis... CONSIDERATO ...omissis... B. Per i profili tecnico-urbanistici di competenza di questo Dipartimento, l'intervento appare evidentemente migliorativo dell'assetto infrastrutturale complessivo tenuto conto delle correlate esigenze generali. RITENUTO di poter emettere le determinazioni di competenza alla luce della documentazione pervenuta e delle superiori considerazioni, tenuto conto della vigente normativa, si esprime pertanto il seguente PARERE favorevole al rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 7 della l.r. n. 65 /1981 per la realizzazione del progetto definitivo presentato da RFI S.p.A. "Sistemazione Nodo di Catania — Interramento tratta Aquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto ...omissis... con le seguenti condizioni:*
  - *entro 30 gg. dal ricevimento del provvedimento di questo DRU, RFI s.p.a. dovrà trasmettere a questo Dipartimento una formale dichiarazione di responsabilità attestante l'inesistenza di contenziosi con le Ditte espropriande,-*
  - *prima dell'inizio dei lavori RFI s.p.a. dovrà presentare al comune di Catania la "carta dei vincoli di cui all'art. 28 della l.r. n. 19/ 2020 per le verifiche di competenza;*

- in caso di mancata o incompleta realizzazione delle opere nel quinquennio di vigenza del vincolo preordinato all'esproprio, la decadenza del vincolo comporterà, sulle aree interessate, l'automatico ripristino della destinazione urbanistica pre-vigente.

RFI s.p.a. resta obbligata al puntuale rispetto delle suddette condizioni nonché delle condizioni e prescrizioni contenute nei pronunciamenti degli Enti coinvolti nella procedura che si intendono in questa sede integralmente richiamati e trascritti. In mancanza il presente parere è da considerarsi privo di effetti ai fini autorizzativi.

Ogni eventuale successiva modifica all'impianto planimetrico del progetto in argomento dovrà essere sottoposto all'esame ed approvazione dello scrivente Dipartimento secondo le procedure di cui all'art. 7 della l. r. n. 65 /1981 e ss.mm.

RITENUTO di condividere il suddetto parere n. 10 del 23/08/2022 del Servizio 4/DRU.

#### DECRETA

Art. 1) ...omissis...in conformità al parere n. 10 del 23/08/2022 reso dal Servizio 4/DRU è autorizzata, con le condizioni e prescrizioni di cui al medesimo parere e di quelle formulate dagli Enti che si sono già espressi, la realizzazione del progetto definitivo « Sistemazione Nodo di Catania - Interramento tratta Aquicella-Bicocca per eliminazione interferente con aeroporto» proposto da RFI s.p.a., ...omissis...

Art. 2) Fanno parte integrante del presente Decreto i seguenti atti ed elaborati vistati e timbrati da questo Dipartimento:

1. Parere n. 10 del 23/08/2022 del Servizio 4 del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica.
2. Nota prot. n. 3273 del 25/10/2022 della Soprintendenza ai BB.CCAA. di Catania di trasmissione del n.o. prot. n. 2004 del 8/02/2022.
3. Nota di precisazione prot. n. 6018 del 25/02/2022 della Soprintendenza ai BB. CC.AA. di Catania.
4. Parere favorevole prot. n. 61629 del 26/04/2022 ai sensi dell'art. 15 della l.r. n. 16/2016 rilasciato dall'Ufficio del Genio Civile di Catania.
5. Nota RFI-DIN-DIS.CT\A0011\2022\000292 del 31/05/2022 inerente agli atti relativi al procedimento espropriativo
6. Avviso favorevole del C.C. di Catania espresso con Deliberazione n. 17 del 11/07/2022, di cui alla comunale prot. n. 299056 del 27/07/2022.
7. Elaborato progettuale denominato "Analisi paesistico territoriale del tracciato - Relazione descrittiva" e relativo allegato grafico (in elenco ai nn. 1356 e 1357).

Art. 3) RFI s.p.a., prima dell'inizio dei lavori dovrà acquisire ogni altra autorizzazione o concessione necessaria per la realizzazione dell'opera in progetto.

Art. 4) RFI s.p.a. ed il Comune di Catania sono onerati, ciascuno per le proprie competenze, a porre in essere gli adempimenti consequenziali al presente decreto che, con esclusione degli allegati, sarà integralmente pubblicato nel sito ufficiale di questo Dipartimento Regionale dell'Urbanistica e nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana... omissis"

- **Città Metropolitana di Catania** ha inviato nota prot. n. 0024482/2022 del 06/05/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... Per quanto di competenza di questo Ente e fatti salvi i diritti dei terzi nonché i poteri che la Legge attribuisce ad altri Organi, esprime **PARERE FAVOREVOLE** per i lavori di che trattasi, alle seguenti, condizioni e prescrizioni:
  - 1) Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere predisposta apposita convenzione al fine di regolamentare i rapporti tra questo Ente e codesta RE/ ed eventuali organi terzi.
  - 2) L'eventuale viabilità secondaria, di accesso ai fondi esistenti nella zona di intervento, dovrà essere realizzata a carico di codesta R.F.I. e successivamente dovrà essere consegnata al Comune territorialmente competente, con procedura a carico sempre di codesta
  - 3) Gli eventuali relitti stradali residuali, a seguito della realizzazione delle opere in questione, non avendo più le caratteristiche originarie, dovranno essere consegnati al Comune territorialmente competente, con procedura a carico di R.F.L.
  - 4) Le eventuali barriere di protezione da collocare, dovranno essere conformi al D. M. 21/06/2004.
  - 5) Le eventuali isole di traffico dovranno essere realizzate in conformità alle prescrizioni dell'articolo n° 176 del Regolamento del Codice della Strada e dovranno essere segnalate come descritto nell'articolo n° 177.
  - 6) Dovrà essere rispettato il disposto del Decreto 19 Aprile 2006 'Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali', in particolare in materia di distanze di visibilità nelle intersezioni. Pertanto, all'interno dell'intera area di intersezione, dovranno essere verificate le condizioni di visibilità secondo il criterio dei triangoli di visibilità relativi ai punti di conflitto di intersezione generati dalle correnti veicolari e dove non dovrà essere realizzato alcun tipo di recinzione e/ o di piantagione.
  - 7) Dovrà essere rispettato il disposto del D. M. 05/11/2001 n° 6792 'Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade'.
  - 8) Dovrà essere rispettato il disposto del Codice della Strada (D. Lgs n° 285/1992 e successive modifiche ed integrazioni) e del relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. n° 495 11992 e successive modifiche ed integrazioni).
  - 9) Dovranno essere preventivamente acquisiti tutti i pareri degli Enti interessati, nonché espletati tutti gli adempimenti di Legge in ordine alla realizzazione dell'intersezione stradale in questione.
  - 10) Nessun onere finanziario dovrà gravare sul bilancio della Città Metropolitana di Catania.

Il presente viene rilasciato senza pregiudizio per i diritti dei terzi, e fatti salvi i poteri che la Legge attribuisce ad altri Organi, non costituisce titolo per l'esecuzione dei suddetti lavori, restando gli stessi subordinati all'acquisizione preventiva della concessione, a seguito di regolare istanza, una per ogni strada provinciale interessata, completa di tutti gli elaborati di rito.";

- **Comune di Catania** ha inviato Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 11/07/2022 di assenso alla proposta di approvazione del progetto definitivo di che trattasi. Di seguito si riporta in stralcio la proposta di approvazione del progetto suddetto "...omissis... A.12 con nota del 02.05.2022 n. prot. 177036, la Direzione Urbanistica e Gestione del Territorio - Urbamet, sotto il profilo urbanistico ed edilizio, ha espresso parere favorevole incondizionato sotto il profilo urbanistico ed edilizio alla realizzazione del progetto definitivo "Sistemazione Nodo di Catania. Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto" - CUP J11 H03000140008; A.13 che è necessaria la variante urbanistica in quanto è previsto il prolungamento della nuova pista di volo dell'aeroporto Fontanarossa e la realizzazione di una pista di rullaggio da realizzare a cura della Società SAC, su cui il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha già espresso il parere di competenza con "Adunanza del 20 maggio 2021 — Protocollo n.3712020"; A.14 che la competenza sulla variante è del Consiglio Comunale, come da disposizioni del Testo Unico degli Enti Locali, e che pertanto andranno rimesse all'organo assembleare le valutazioni qui espresse in linea tecnica; ...omissis ...PROPONE DI DELIBERARE Per i motivi esposti in premessa, che qui si intendono integralmente confermati, Approvare, in variante al PRG ex art. 7 LR. 65/81 modificata dall'art. 6 LR. 15 / 91, LR. 19 / 20 e ss.mm.ii., i progetti proposti da RFI denominati: "Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina. Nuovo collegamento Palermo-Catania - Progetto definitivo Sistemazione Nodo di Catania. Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto" ...omissis..."
- **Comune di Catania — Direzione Urbanistica e Gestione del Territorio — URBAMET** ha inviato nota prot.n. 177036 in data 02.05.2022 che si riporta in stralcio "...omissis... a seguito in ordine alla proposta progettuale presentata, esprime il seguente parere tecnico sotto il profilo urbanistico ed edilizio. L'opera di rilevante importanza nazionale, strategia per lo sviluppo territoriale, si configura come infrastruttura essenziale per lo sviluppo territoriale dell'intera regione: non vi sono pertanto motivi ostativi tecnici che ne possano limitare la realizzazione se non quelli derivanti dalle prescrizioni delle altre discipline. Si mette in evidenza che sarà necessaria una variante urbanistica per la realizzazione di tutti gli interventi proposti. La determinazione conclusiva della conferenza assoggetterà le aree interessate al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del DPR del 8 giugno 2001, n. 327. Il progetto "Sistemazione Nodo di Catania" è parte essenziale degli interventi dell'itinerario Palermo-Catania-Messina-Corridoio n. 5 "Scandinavo Mediterraneo" (Helsinki La Valletta" della Rete Trans-europea di trasporto (TEN-T). Per quanto sopra, si esprime parere favorevole incondizionato sotto il profilo urbanistico ed edilizio alla realizzazione del progetto definitivo "Sistemazione Nodo di Catania. Interramento tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto CUPJ11H03000140008... omissis...";

- **Comune di Catania - Direzione Politiche dell'Ambiente Gestione Autoparco** ha inviato nota prot.n. 170-368-494013/21 reg. Prag96/2022 in data 11.07.2022 con la quale "...omissis... si rilascia parere favorevole alle seguenti condizioni e prescrizioni: Obbligo di presentare progetto esecutivo a codesta Direzione, con indicazione dell'ubicazione dell'impianto di smaltimento e trattamento dei reflui domestici, relazione tecnica descrittiva, e relazione idrogeologica ambientale con il calcolo dello sviluppo della subirrigazione in funzione degli abitanti equivalenti. Il progetto dovrà riguardare tutti i fabbricati sotto elencati. Fabbricati di linea: - Fabbricato tecnologico (PP -ACC) contenente servizi igienici di stazione -Fabbricato IS (P13-ACC) Terminal Merci: -Fabbricato IS(PPACC) —Officina -Fabbricato fornimento gasolio Fabbricato Uffici Amministrativi -Fabbricato ribalta ferro gomma. Obbligo di predisporre l'allaccio alla pubblica fognatura per futuro allaccio quando la stessa avrà regolare recapito".
- **Comune di , Catania — Direzione Lavori Pubblici — Nuove Opere Pubbliche — Riqualificazione dello Spazio Urbano** ha inviato nota prot. n. 362052 del 20/09/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... preso atto della nota del 30-05-2022 della RFI con la quale è stata trasmessa la 'Nota Tecnica Integrativa' allo studio per la risoluzione dei Servizi Interferenti le opere in progetto indicato in oggetto ST01- E05-3106 con le opere relative al "Completamento del depuratore consortile ed estensione della rete fognaria nell'intero agglomerato di Catania" e in particolare con i due collettori 'Nuovo Allacciante' e "Vecchio Allacciante"; Preso atto della nota del 12-9-2022 della Sidra s.p.A. con la quale si rilascia parere favorevole con specifiche condizione alle verifiche sopraccitate condotte dalla RFI (nota del 30-05-2022); Richiamato il P.TOO.P. del Comune di Catania che non prevede opere progettare nel sedime in questione; Con la presente si esprime parere favorevole, per quanto di competenza, alla redazione del Progetto definitivo "Sistemazione Nodo di Catania. Intervento Tratta Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto, fermo restando quanto indicato dalla Sidra nella nota del 12-092022 per la risoluzione delle interferenze, per preservare il regolare funzionamento del collettore vecchio durante tutta la fase di realizzazione delle opere e di integrare il progetto con le verifiche geotecnico strutturali con riferimento alle criticità emerse interferenza 5106 (vecchio allacciante), e quant'altro necessario per garantire il normale funzionamento dell'impianto fognario attualmente in esercizio."
- **Commissario Straordinario Unico per la realizzazione degli interventi di collettamento, fognatura e depurazione delle acque reflue urbane** ha inviato nota prot. n. U-CU1671 del 07/09/2022 che si riporta in stralcio: "omissis...In particolare, l'intervento in oggetto interferisce con i due collettori esistenti denominati 'Vecchio Allacciante' e 'Nuovo Allacciante' che convogliano i reflui della città di Catania all'impianto di depurazione di Pantano d'Arti e costituiscono la struttura portante dello schema fognario dell'agglomerato di Catania per i quali nel progetto preliminare redatto dal Comune di Catania erano previsti alcuni interventi puntuali di

completamento, riefficientamento funzionale e manutenzione straordinaria. ...omissis... Si fa presente che, alla luce delle risultanze delle attività di rilievo e indagini condotte nell'ambito della progettazione del Lotto 0, questa Struttura Commissariale ha preso atto che lo stato attuale delle infrastrutture non è idoneo per il convogliamento delle maggiori portate derivanti dal completamento della rete fognaria dell'intero agglomerato e si rende necessaria una soluzione tecnica alternativa che preveda un diverso sistema di collettamento dei reflui all'impianto di depurazione di Pantano d'Arce, fermo restando che fino alla messa in esercizio del nuovo sistema di collettamento, i due collettori esistenti (il Nuovo Allacciante solo in parte) rappresentano l'unico sistema di convogliamento dei reflui all'impianto di depurazione. Pertanto, non si ravvisano competenze in merito e si rimanda al Comune di Catania, anche per il tramite della Società Sidra che gestisce gli impianti del Servizio Idrico Integrato, la valutazione della compatibilità della proposta di risoluzione dell'interferenza con le condizioni di esercizio attuali dei collettori. Contestualmente questa Struttura Commissariale chiede l'indizione di un apposito tavolo tecnico per approfondire e studiare la nuova ipotesi progettuale che prevede la posa di due nuove tubazioni prementi su tracciato interferente con la stessa linea ferroviaria".

- **Consorzio di Bonifica Sicilia Orientale** ha inviato nota prot. n. 0008135 del 30/05/2022 che si riporta integralmente "Con riferimento al progetto definitivo degli interventi in oggetto si rappresenta che gli interventi ivi previsti interferiscono con le infrastrutture consortili di seguito elencate.

Interferenze localizzate sulla tavola n. 237 del progetto in epigrafe (cfr. Allegato 1)

A. 1) canale a pelo libero dello schema irriguo Paternò di quota 56 (comizio n. 42) — Tratto interferito 2 — 4 - 5;

A. 2) canale a pelo libero dello schema irriguo Paternò di quota 56 (comizio n. 41) — Tratto interferito 2 - 3;

A. 3) tratto terminale di una condotta terziaria DN 125 facente parte dell'Unità Irrigua. n. 80 appartenente allo schema irriguo di quota 102,50 — Tratto interferente A — B- C. In particolare, in corrispondenza delle sezioni A e B sono presenti i seguenti manufatti e apparecchiature idrauliche:

> in sezione A: pozzetto di alloggiamento di idrante e valvola di scarico;

> in sezione B: pozzetto di alloggiamento di idrante.

Interferenze localizzate sulla tavola n. 238 del progetto in epigrafe (cfr. Allegato 2):

B. 1) Canale Vacirca (affluente in sinistra idraulica del canale Jungetto);

*B. 2) Ramo secondario del Vacirca (affluente Vacirca).*

*In merito alla risoluzione delle suddette interferenze si rilascia parere favorevole condizionato alla riallocazione delle infrastrutture irrigue consortili interferite e agli interventi di sistemazione idraulica sui tratti di canali appartenenti al reticolo idrografico consortile anch'essi interessati dai lavori in oggetto. Il nulla osta è rilasciato alle condizioni di seguito rappresentate:*

*la società AFI dovrà provvedere a propria cura e spese al ripristino della continuità idraulica di tutti gli impianti consortili interferenti con l'opera di che trattasi, attraverso la realizzazione di nuove condotte in pressione o a pelo libero e ogni altra opera irrigua, secondo le modalità esecutive, i particolari di intervento riguardanti manufatti, apparecchiature e tubazioni, che verranno preventivamente sottoposti all'esame di questo Consorzio e dallo stesso autorizzati prima della relativa esecuzione;*

*la costruzione delle opere in oggetto dovrà essere concordata con questa Amministrazione per quanto attiene ai tempi di realizzazione ed eseguita in un periodo tale da consentire il regolare esercizio della stagione irrigua, prevista generalmente da Maggio a Ottobre di ciascun anno e comunque secondo una programmazione temporale da concordare con questo Consorzio.*

*Inoltre, con specifico riferimento a ciascuna delle summenzionate iute ferente:*

*Interferenze A-1 e A-2: codesta Spett.le Società dovrà prevedere la riallocazione del tratto di canale pensile in c. a. a pelo libero, da ricostruire secondo i tipologici costruttivi riportati fieli' Allegato 1;*

*Interferenze A-3:*

*Il tratto terminale dell'U.I. n. 80 è già stato oggetto di iute ferente con costruendo infrastrutture ferroviarie (cfr. nota consortile n. 336 del 15 / 01 / 2021 — Allegato 3). In ogni caso, si rilascia parere favorevole alla risoluzione della interferenza di che trattasi attraverso la posa di un nuovo tratto di tubazione in polietilene ad alta densità tipo PE 100 (sigma 80) serie PFA16-SDR11, per acqua potabile, di cui all'art. 13.3.2.11 del vigente Prezzario regione Sicilia (De= 140 mm), unitamente alla realizzazione di n. 2 pozzetti di alloggio delle apparecchiature idrauliche attualmente a servizio dell'esistente rete irrigua.*

*Interferenze B -1 e B -2:*

Gli interventi previsti in alveo, a monte e a valle dei manufatti di attraversamento, e l'eventuale modifica delle sezioni dei fossi iute feriti (che codesta Società dichiara di avere definito in base ai risultati delle simulazioni idrauliche per eventi con tempo di ritorno di 200 anni non dovranno alterare le condizioni di deflusso idrico e solido nel tratto oggetto di Interferenza. Inoltre, la realizzazione degli interventi in oggetto dovrà garantire che questo Consorzio possa continuare ad accedere con mezzi meccanici ai summenzionati canali consortili, sia a monte che a valle dei tratti interferiti dalle infrastrutture in oggetto per le attività di espurgo e altri lavori di manutenzione.

Per il transito e l'operatività dei mezzi di movimento terra utilizzati nelle operazioni di espurgo, dovranno essere garantite fasce di rispetto all'esterno di entrambe le sponde dei fossi, di larghezza non inferiore a m 4,59, con intradosso impalcato non inferiore a m 5,00.

Questo Consorzio si rende disponibile a sopralluoghi congiunti al fine di stabilire l'esatta rilocalizzazione degli impianti irrigui iute feriti dalle opere in oggetto" •

- **IRSAP** ha inviato nota prot. n. 10164/2022 del 17-05-2022 che si riporta in stralcio "...omissis... dopo un'attenta disamina degli elaborati, si comunica che il tracciato della tratta ferroviaria da realizzarsi risulta al di fuori del limite territoriale di pertinenza del Piano Regolatore ASI CT relativo all'Area Industriale di Catania ad esclusione degli interventi da realizzarsi all'interno della Stazione Bicocca, che rientra in area con vincolo per attrezzature ferroviari e . . omissis...";
- **Snam Rete Gas S.p.A.** ha inviato nota prot. n. DI.SIC/524/URZ del 24/05/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... Confermando che i nostri metanodotti sono stati realizzati con procedimenti autorizzativi pubblici nonché posati con idonei titoli di servitù regolarmente registrati e trascritti, Vi richiediamo che la nuova soluzione elaborata da Italferr per le aree di cantierizzazione del progetto ferroviario lo scorso 30 marzo 2022, che alleghiamo, rispecchi quanto trasmesso e venga recepita in ambito di progettazione esecutiva dal futuro appaltatore.

Atteso quanto sopra siamo ad esprimere per quanto di competenza parere favorevole alla realizzazione dell'opera, subordinatamente alla esecuzione dei lavori d'adeguamento dei nostri impianti nonché la più ampia disponibilità finalizzata al superamento delle interferenze precisandoVi che si renderà necessario a ns. cura e a Vs. spese alla realizzazione di varianti e opere di protezione alle nostre condotte.

Resta inteso che, avendo già avviato un tavolo tecnico con il soggetto promotore dell'opera, ogni modifica e/ o integrazione al progetto, nonché eventuali richieste, da parte della CdS, in merito alle opere da realizzare sui nostri gasdotti e impianti, dovranno essere oggetto del tavolo tecnico".

- **Società degli Interporti Siciliani S.p.A.** ha inviato nota prot. n. 0000616 del 22/03/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... preso atto di quanto previsto all'art 14-bis della L 241 /1990 e ss.mm.ii., rende, per quanto di competenza, parere favorevole sul progetto definitivo del 'Lotto Sistemazione Nodo di Catania Interramento tratta Acquicella - Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto", ai fini dell'approvazione del progetto medesimo, con le seguenti prescrizioni/ raccomandazioni per la migliore tutela dell'interesse pubblico:
  - a. il progetto dovrà tenere conto del layout definitivo del Polo Intermodale dell'Interporto di Catania, i cui lavori sono in corso di esecuzione dal 21 / 05 / 2020 e il cui termine è previsto per il 22/ 05/ 2022;
  - b. dovrà essere garantito senza soluzione di continuità l'esercizio ferroviario all'interno dell'area interportuale durante le fasi di realizzazione dell'intervento di che trattasi, anche in relazione al nuovo fascio arrivi-partenze;
  - c. dovrà essere garantita una viabilità diretta e dedicata tra l'area del Polo Intermodale dell'Interporto di Catania e l'area del nuovo terminal merci nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca, estendendo, nel caso, la nuova viabilità WBS NV12 prevista all'interno dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria Palermo — Catania nella tratta Bicocca — Catenanuova sino al nuovo terminal merci, anche al fine della migliore integrazione e armonizzazione delle due infrastrutture, con la possibilità di predisporre una configurazione ottimizzata del sistema intermodale interconnesso";
- **E-distribuzione S.p.A.** ha inviato nota prot. n. E-DIS-10/05/2022-0460009 del 10/05/2022 che si riporta in stralcio "Con la presente si esprime parere favorevole alla chiusura della Conferenza dei Servizi per la realizzazione delle opere di cui all'oggetto a condizione che:
  - Il procedimento autorizzativo unico comprenda l'avvio dell'iter per l'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni finalizzate alle attività di spostamento degli impianti elettrici di e-distribuzione interferenti con le opere in oggetto;
  - Venga avviata la procedura di dichiarazione di Pubblica Utilità comprendendo le aree destinate alla costruzione degli impianti elettrici oggetto di spostamento per la risoluzione delle interferenze;

- Vengano corrisposti tutti gli oneri di cui alle suddette trasmissioni dei costi di progettazione esecutiva, nonché relativi alle future richieste di spostamento che dovranno pervenire puntualmente";
- **WindTre S.p.A.** ha inviato nota a mezzo pec del 15/02/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... dall'analisi della documentazione e degli elaborati grafici messi a disposizione nel portale dedicato di cui ci avete fornito gli estremi con precedente VS. nota PEC prot. n. RFI-DIN- DIS.MA0011\0000628 del 10.12.2021, confermiamo la presenza di infrastrutture di nostra competenza potenzialmente impattate dall'area di cantiere. Per ulteriori elementi di dettaglio, e al fine di eseguire tutte le attività necessarie al coordinamento vi forniamo in allegato stralcio delle nostre cartografie informatiche -tratte da sistema satellitare- che evidenziano (in blu) la presenza di ns. sottoservizi nelle zone interessate dal vostro intervento. Se le suddette interferenze dovessero essere confermate, WindTre evidenzia la necessità di dover garantire la continuità di fornitura dei servizi attivi e si rende sin da subito disponibile a condurre sopralluoghi congiunti con lo scopo di verificare l'effettiva portata delle interferenze, individuare le possibili soluzioni adottabili nonché i costi da esportare, garantendo successiva ed eventuale assistenza al cantiere. Per quanto attiene, invece, agli impianti Wind Tre posati in sede ferroviaria, al fine di consentire alle strutture preposte di fornire i debiti riscontri, è necessario che le informazioni vengano richieste alla S.O. Ingegneria RFI della DTP di competenza territoriale";
  - **S.A.C. Società Aeroporto Catania S.p.A.** ha inviato nota prot. n. 3359 de 23/06/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... in qualità di concessionaria della gestione totale dell'aeroporto di Catania Fontanarossa ai sensi dell'art. 7 del D.M. n. 521/1997, esprime il proprio nulla osta di competenza, fatte salve le determinazioni a cui si è giunti nel corso dei tavoli d'approfondimento e confronto sin qui condotto, giusto verbale acquisito agli atti con prot. Sac n. 3239 del 17.06.22, allegato alla presente e di cui ne costituisce parte integrante, puntualmente recepiti da Enac con nota prot. 76721-P del 22.06.22 ed acquisita al prot. SAC con n. 3342 del 23.06.22"
  - **Tim S.p.A.** ha inviato nota prot. n. 2022/000413-P del 18/05/2022 che si riporta in stralcio "In riferimento a quanto in oggetto, Vs. prot.. UA 28/4/2022 RFI-DIN-DIS\A0011\P\2022\0000178, confermiamo presenza interferenze come da planimetria allegata... omissis... Eventuali Vs esigenze di spostamento, sono da richiedere a titolo oneroso, al Focal Point Spostamenti accessibile solo ed esclusivamente tramite portale istituzionale internet...omissis..."
  - **Enac S.p.A.** ha inviato nota prot. n. ENAC-PROT-22/06/2022-0076721-P del 22/06/2022 che si riporta in stralcio "...omissis... Con la presente nota si esprime il parere finale di competenza di ENAC, da acquisire agli atti della conferenza in oggetto. Le valutazioni del progetto sono state oggetto di

approfondimenti con le strutture dell'Ente interessate, in particolare con la Direzione Sviluppo e Approvazione progetti.

In particolare, si è posta attenzione allo scenario operativo del cantiere, come descritto nel progetto, e le sue implicazioni con l'operatività dell'aeroporto di Catania esaminando, nello specifico, le conclusioni riportate nei seguenti documenti elaborati da ENAV, trasmessi alla Scrivente con le note richiamate:

- "Studio Aeronautico per la valutazione della cantierizzazione dell'intervento di interrimento linea per il prolungamento pista dell'aeroporto di Catania" del 25/ 11 / 2021 — prot. ENAV\U\0149 5 2;
- Integrazione al predetto studio con la Valutazione Ostacolo mobile - MWEB 2022\_0338 veri prot. ENAV\U\0050648\1 5-04- 2022\OPS / OC/ DSA.

Dall'analisi dei predetti documenti si ricava quanto segue:

- a) i mezzi di cantiere presentano altezze massime che presentano valori AGL varianti da 6m (Area AS.01 e CB.01) a 24m (Area A);
- b) le quote dei mezzi posti nelle rispettive aree sono interferenti con le OLS in corrispondenza della testata RWY08:
  - Area AS.01 e CB.01 (altezza mezzi 6m): forano l'approach Sud-ace e la TS - Transitional Sud-ace per circa 1 rn, mentre la TOCS RWY26 per circa 4m;
  - Area B (altezza mezzi 10m): forano l'Approach Sud-ace e la TS — Transitional Sud-ace, mentre la TOCS RWY26 per circa 8 m;
  - Area C (altezza mezzi 19m): forano la TS — Transitional Sud-ace per circa 4.5m.
- c) le superfici OLS di cui in precedenza risultano già forate da ostacoli censiti
- d) i mezzi di cantiere con valori AGL non superiore a 10m posti nell'Area B, non risultano in ombra rispetto a quanto già presente sul territorio;
- e) la presenza delle macchine d'opera non costituiscono interferenza rispetto alle radioassistenze, come precisato nella nota EATAV prot.50648 del 15/ 04/ 2022;
- f) riguardo alle Procedure strumentali di volo RWY08/ 26 la configurazione ostacoli legata al cantiere nelle diverse aree, comporta che:
  - sia forata la superficie OPS del PAPI per RWY08, anche se tale dato di fatto viene valutato nello studio compatibile con l'attuale limitazione, riportata in AIP Italia, di non utilizzare il PAPI RWY08 negli ultimi 600m, prima di THR08, del tratto di avvicinamento per RIFY 08 ;
  - la superficie VSS risulta forata da ostacoli di altezza inferiore a 15m sulla THR08, e valutati nello studio come "trascurabili" ai fini della valutazione della superficie;

- gli ostacoli, interessanti la TOCS per i decolli RWY26, si configurano come "dose-in".

*In ragione di quanto riportato nei documenti sopra citati, si prende atto delle conclusioni riportate nell'analisi condotte da ENAV in base alle quali lo scenario operativo del cantiere per i lavori di progetto:*

- non presenti implicazioni con le procedure strumentali di avvicinamento attualmente pubblicate e con le operazioni di volo;
- la configurazione degli ostacoli temporanei, interessanti la TOCS per i decolli RWY26, non comporta e una modifica del gradiente di partenza pubblicato.

*Pertanto si ritiene condivisibile lo scenario illustrato per la gestione del cantiere, tuttavia ai fini del rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art.709 del Codice della Navigazione, da ottenersi prima dell'avvio del cantiere, dovrà essere:*

- 1. indicata apposita segnalazione notturna, in accordo alle specifiche di cui alle CS ADR DSN del capitolo Q della ED Decision 2014/013/R e S.112.2., di cui dotare i mezzi di cantiere e più in generale ogni altro elemento costituente ostacolo;*
- 2. adottata una colorazione cospicua (rosso, giallo, o a scacchi giallo-neri o biancorossi) per le macchine di cantiere;*
- 3. acquisita da parte del gestore, ai sensi delle previsioni di cui al punto norma ADROPS.B.075, una condivisione con i vettori aerei operanti sullo scalo della nuova configurazione ostacoli e delle conclusioni riportate nello studio di ENAV, da cui emerga quale sia il rischio connesso all'hazard legato al nuovo lay-out ostacoli in considerazione dei tipi di aeromobili a cui è destinata la pista, i limiti di visibilità ed il ceiling in cui verrà utilizzata la pista, la posizione degli ostacoli in relazione alla soglia e alla estensione della CLN. esemplificativo ma non esaustivo, alcune possibili barriere da implementare in capo agli enti aeronautici che leggono in copia per quanto di competenza, tra cui le seguenti:*
  - *sospendere la possibilità di utilizzare gli Intermediate Take Off Points pubblicati al fine di consentire sempre i decolli per RWY 26 avendo a disposizione l'intera TORA; valutazione di compatibilità del nuovo lay-out con le operazioni di avvicinamento e decollo condotte sullo scalo;*
  - *garantire la fruibilità del PAPI quale riferimento per l'ultima parte della manovra a vista dell'avvicinamento;*
  - *gestire le variazioni ostacoli attraverso una corretta informativa aeronautica da gestire almeno con supplementi AIP e non con NOTAM;*
  - *avviare un'adeguata campagna di sensibilizzazione degli operatori aerei;*
  - *imporre limitazione alla componente massima di vento al traverso per gli avvicinamenti per RWY 08 degli aeromobili di wing .pan maggiore cui deve*

*essere garantita la visibilità degli ostacoli cui deve essere garantita la visibilità degli ostacoli sin dal punto di MAP;*

- imporre limitazione alla VIS per avvicinamenti per RWY 08 per gli aeromobili di Approach Speed Categog maggiore cui deve essere garantita la visibilità degli ostacoli sin dal punto di MAP (rif ICAO doc P1 2.2);*
- ridurre la LDA RWY 08 per un valore non inferiore a 150m derivante dalla foratura maggiore rilevata (rif RCEA 4.1.3);*
- Istituire un board, per la condivisione della documentazione succitata, tra tutti gli stakeholders, per dare agli stessi, la possibilità di attivare il proprio Safepi Management ,System.*

*Si ritiene, altresì, necessario che il cantiere seppur esterno all'area demaniale, sia monitorato dalla Società di Gestione applicando le procedure previste all'interno del Manuale di Aeroporto per la gestione dei lavori in area di movimento. In particolare si valuta necessario adottare un approccio gestionale improntato alla metodologia seguita per la gestione del cambiamento. In tal senso è auspicabile istituire un apposito gruppo di lavoro in cui sia presente oltre al gestore, ENA V, gli altri stakeholder aeroportuali (compresigli operatori) ed anche RFI, avente lo scopo di monitorare gli impatti sull'operatività aeroportuale legati al cantiere in ogni suo momento di sviluppo. Si osserva che il Manuale di Aeroporto, come le pubblicazioni aeronautiche relative all'aeroporto, dovrà essere sempre aggiornato e coerente con le disposizioni e le modalità operative stabilite in ognuna delle fasi del cantiere, così che il documento sia realmente aderente alla situazione fattuale che si ha sullo scalo in ogni fase dei lavori...omissis...";*

- **Anas S.p.A.** ha inviato nota prot. n. 813063 del 21/12/2021 con la quale ha comunicato l'avvio della propria istruttoria interna. Successivamente ha inviato nota prot. n. 0489223 del 13/07/2022 che si riporta in stralcio "*...omissis...IL DIRIGENTE In relazione all'istanza riguardante le opere indicate in oggetto...omissis...Esprime NULLA OSTA / AUTORIZZAZIONE ai sensi dell'art. 21 e 26 del Codice della Strada (D. Lgs. 30/ 4/1992 n. 285), all'esecuzione delle opere in oggetto, sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente provvedimento... omissis...La Società convenzionata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dovrà attenersi alle norme tecniche di seguito indicate per l'esecuzione dell'opera... omissis... Nell'esecuzione dei lavori di scavo di parte del muro d'ala, sottostante la RA. 15 `Tangenziale Ovest di Catania" interessata dal km. 17+470 al km. 19+300, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dovrà scrupolosamente rispettare le prescrizioni di seguito elencate, assumendosene l'onere.*
- Recintare e apporre sistemi di segnaletica, diurna e notturna, intorno alle aree di scavo.*

- *Provvedere, a proprie cure, con qualsiasi sistema (paratie, palancole, sbatacchiature, puntellamenti, armature a cassa chiusa, etc.), al contenimento delle pareti degli scavi, ed in conformità alle norme di sicurezza.*
- *Adottare tutte le cautele necessarie ad evitare il danneggiamento di manufatti e reti interrato di qualsiasi natura, inclusa, ove necessario, la temporanea deviazione ed il tempestivo ripristino delle opere danneggiate o provvisoriamente deviate.*
- *Tutte le opere idrauliche a servizio della R.A. 15 "Tangenziale Ovest di Catania" oggetto di interventi e/ o modifiche dello stato di fatto conseguenti alla realizzazione dei lavori di che trattasi, dovranno essere prontamente ripristinate e mantenute efficienti in modo tale da non creare danni al corpo stradale, nonché eventuali pericoli per la sicurezza della circolazione stradale.*
- *È assolutamente vietato realizzare accessi provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri simili. Gli stessi, difatti, dovranno essere preventivamente autorizzati, mediante apposita istanza dedicata e con l'attivazione del conseguente iter procedurale dell'Area Gestione Rete Catania.*
- *È obbligatorio apporre e mantenere efficiente per tutta la durata dei lavori, lungo le aree prospicienti la RA. 15 "Tangenziale Ovest di Catania", adeguata recinzione di cantiere che garantisca la sicurezza della circolazione stradale, a tutela della pubblica e privata incolumità, realizzata con mezzi di delimitazione approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tali mezzi di notte e in altri casi di scarsa visibilità devono essere integrati da lanterne a luce rossa fissa.*
- *La sorveglianza e la manutenzione del tratto di strada e relative pertinenze interessato dai lavori di che trattasi resterà a carico di codesta Società, a propria cura e spese, per eventuali interventi immediati in caso di necessità.*

*Per quanto riguarda tutti i fabbricati e nello specifico quelli indicati come FA 14 — CENTRALE IMPIANTO IDRICO e FA17 — CABINA MT/BT presenti nell'elaborato n. 17 13 (1286) dovranno essere posizionati fuori dalla fascia di rispetto al fine di consentire l'allargamento della RA. 15 per la realizzazione della Terza Corsia.*

*Fermo restando che il presente atto vale quale nulla osta/ autorizzazione per l'esecuzione dei lavori in questione ai sensi degli artt 21,26 e 27 del CdS e relativo Regolamento, ogni qual volta dovesse rendersi necessario apportare qualsiasi modifica al normale flusso veicolare in transito lungo le strade statali di che trattasi, dovrà essere richiesta apposita Ordinanza, con almeno n. 15 (quindici) giorni lavorativi prima della prevista data d'applicazione e previa presentazione di esecutivi di dettaglio e di cronoprogramma dei lavori. Resta inteso che se in corrispondenza dei previsti lavori, a seguito di saggi*

preventivi obbligatori, trovasi interrati cavi coassiali o condutture in genere, Codesta Società è obbligata a munirsi dei rispettivi nulla osta degli Enti proprietari degli impianti, i quali forniranno le indicazioni più opportune affinché i lavori si svolgano in modo da evitare danni, di qualsiasi genere, agli impianti stessi presenti nel sottosuolo.

In ogni caso, R.F.I. S.p.A., rimane unico responsabile dei danni, eventualmente arrecati e l'Anas S.p.A. ed i suoi Funzionari s'intendono sollevati da qualsiasi responsabilità. RFI S.p.A. si assume ogni responsabilità, di ordine civile e penale, per eventuali incidenti determinati dalla mancata e difettosa segnalazione dei lavori, oggetto del presente atto, così come dettato dall'Art. 21 del D. Lgs n. 285 192 del C.d.S. e articoli 30 - 31 e 32 del DPR n.495 / 92 Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Codice della Strada e smi.

Il concessionario R.F.I. S.p.A. ha l'obbligo di riparare tutti i danni derivanti dall'esecuzione dei lavori e dalla presenza delle opere, sia nei riguardi dell'ANAS S.p.A. che dei privati. Le date di inizio o di compimento dei predetti lavori e qualsiasi altro fatto di rilievo verranno fatti risultare nelle comunicazioni ufficiali tra gli Uffici periferici interessati, al fine di consentire le opportune constatazioni.

In ogni caso, prima dell'inizio delle attività lavorative, è fatto obbligo al Responsabile del Cantiere comunicare alla Sala Operativa Compartimentale ANAS di Passo Martino (Tel. 095 / 292639 - 335 / 5776111) il tipo di lavorazione da intraprendere, nonché l'esatta posizione del cantiere (progressiva di riferimento Anas) e l'eventuale limitazione della carreggiata da attuare.

Si attesta la non interferenza delle opere con il "Sistema Automatico di Rilevamento Statistico del Traffico" installato al di sotto del piano viabile.

Preso atto delle prescrizioni tecniche sopra elencate, impartite dall'AGR/Supporto Tecnico, l'Area Nuove Opere, ST Sicilia, per quanto di competenza, non ha rilevato motivi ostativi alla realizzazione dei lavori di interrimento della linea ferroviaria in quanto risultano ben distanti dalle aree in cui prenderanno avvio gli interventi di ampliamento della R.A. 15 "Tangenziale Ovest di Catania" . ..omissis ...PRESCRIZIONI GENERALI

- Il Concessionario è obbligato a segnalare il cantiere in conformità delle prescrizioni di cui agli articoli 30-31-36 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione D.P.R. 16/12/1992 n. 495 del Nuovo Codice della Strada.
- Durante l'esecuzione dei lavori è vietato interrompere o rendere pericoloso il transito lungo la Strada Statale, né dovranno essere formati sul piano viabili depositi di materiali, di attrezzi ecc.

- Per la eventuale chiusura o limitazione del traffico, dovranno essere osservate le prescrizioni di cui agli articoli 6 - 7 del Nuovo Codice della Strada.
- Se in corrispondenza dei previsti lavori, a seguito di saggi preventivi ed obbligatori per il concessionario Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., si dovesse riscontrare la presenza di ulteriori sottoservizi (cavi coassiali, condutture ecc.), il Concessionario medesimo è obbligato a munirsi dei rispettivi nulla osta degli Enti proprietari dei sottoservizi riscontrati, i quali forniranno le indicazioni più opportune affinché i lavori si possano svolgere in modo tale da evitare danni di qualsiasi genere agli impianti stessi presenti nel sottosuolo. In ogni caso il Concessionario rimane unico responsabile per eventuali danni arrecati e Anas e i suoi funzionari si intendono sollevati da qualsiasi responsabilità
- All'inizio dei lavori, il Sorvegliante Capo Cantoniere dovrà richiedere in cantiere l'esibizione dell'Autorizzazione comunale e del presente Nulla Osta e, se sprovvisti, dovrà elevare verbale di contravvenzione, contestando la violazione dell'art. 24 — commi 6, e 8 - e dell'art. 211 del Codice della Strada. Se invece, pur avendo ottenuto la prescritta autorizzazione, non vengano rispettate le norme del Nulla Osta, lo stesso agente stradale contesterà la violazione dell'art. 24 commi 6 e 8 dello stesso Codice Stradale.

#### OBBLIGHI ED ONERI

- Il Nulla Osta / Autorizzazione è accordato salvi ed impregiudicati i diritti di terzi; Rimane esplicitamente stabilito che il Concessionario resterà unico responsabile, sia civilmente che penalmente, di eventuali danni o incidenti che dovessero verificarsi in conseguenza della costruzione, manutenzione ed uso delle opere oggetto del presente Nulla Osta, nonché in conseguenza della mancata e/ o difettosa segnalazione dei lavori in questione, restandone completamente sollevata Anas S.p.A. nonché i Funzionari da essa dipendenti.
- Il Concessionario terrà la Società Anas sollevata ed indenne da qualsiasi altra pretesa o molestia, anche giudiziaria, che per dato o fatto del presente Nulla Osta potrebbe provenire da terzi, intendendosi che il Nulla Osta stesso viene rilasciato senza pregiudizio dei terzi.
- Il presente Nulla Osta / Autorizzazione, o copie conforme di esso, deve essere tenuto sul luogo dei lavori ai sensi dell'art. 27 — comma 10 — del Codice della Strada...omissis...".
- **Acque Sud srl** ha inviato nota prot. n. 154/2022 del 20/06/2022 che si riporta in stralcio "In riferimento alla pratica in oggetto, dopo un esame delle nostre planimetrie e del vostro progetto preliminare e definitivo, abbiamo individuato i possibili punti di interferenze con il tratto in oggetto e nello specifico, visto che le nostre condotte sono collocate lungo l'argine del Canale

Buttaceto per tutta la sua lunghezza, le interferenze risultano in tutti i punti in cui il progetto interessa il canale sopracitato. Per semplicità e chiarezza riportiamo di seguito stralcio di planimetria della zona interessata con evidenziato le nostre condotte e sezione TIPO ... omissis ...”

- **Terna Rete Italia** ha inviato nota prot. n. P20220067407 del 03.08.2022 che di seguito si riporta " con riferimento al Vs progetto di sistemazione del nodo di Catania, a seguito della Vostra comunicazione (protocollo RFI-DIN-DIS\13\13\2021\0000166 del 10/12/ 2021) e delle precedenti comunicazioni intercorse (nostro progetto di cui all'offerta economica 3000010842 del 1610612021, da Voi ricevuto e accettato con nota RFI-DIN-DIS.C.I\A0011\13\2021\0000375 del 12/ 07 / 2021), siamo a confermare la seguente interferenza tra il Vostro progetto e la linea elettrica facente parte della Rete di Trasmissione Nazionale (di seguito anche "RTN") di proprietà della società Terna -Rete elettrica Nazionale S.p.A.:
- linea 150 k V (cod. 23143A1) "SE Misterbianco-CP Zona Industriale Catania", interferente con PK 0+950 e PK 1 +500 e con NV10, NV13, NIFo2, NIFo4.

Al fine di rendere compatibile il Vs progetto con la RTN, si conferma altresì la necessità di stipulare una Convenzione atta a definire e regolare i rapporti tra le società per la risoluzione della citata interferenza e a tutela dei reciproci interessi, avente ad oggetto la realizzazione di una variante di tracciato della suddetta linea, a ns cura e Vs spese, con un costo ad oggi stimato pari a 860 mila euro circa e con tempi di realizzazione di 18-24 mesi circa a partire dalla stipula della Convenzione e al netto dei tempi autorizzativi.

Per quanto sopra detto, si esprime parere favorevole alla chiusura della Conferenza dei Servizi per la realizzazione delle opere ferroviarie in oggetto comprensive della suddetta variante.

Infine, si fa presente che in sede di stipula della citata Convenzione gli importi economici potrebbero subire adeguamenti sulla base di un Vs progetto di maggior dettaglio, nonché per altre cause tra cui - a titolo esemplificativo - variazioni dei prezzi delle materie prime, definizione congiunta di soluzioni progettuali complesse (e.g. fondazioni profonde), risoluzione di interferenze ad oggi non note (e.g. con la rete elettrica di distribuzione) ...omissis..."

- **Sidra S.p.A.** ha inviato nota prot. n. 35604 del 12.09.2022 che si riporta in stralcio "omissis...si rilascia parere favorevole, per quanto di competenza, con la condizione che: venga preservato il regolare funzionamento del collettore vecchio allacciante, anche con eventuale by-pass, durante tutta la fase di realizzazione delle opere di risoluzione delle varie interferenze, atteso

che lo stesso è in alto in esercizio (con specifico riferimento alla interferenza S105 erano stati richiesti, tra l'altro, particolari, non pervenuti, relativi alle modalità di collegamento tra la struttura esistente e quella di nuova realizzazione, nonché alle modalità di funzionamento del vecchio allacciante durante la fase di costruzione dell'eventuale nuovo tratto, alla luce dell'interferenza tra lo scavo per la costruzione del nuovo tratto e l'infrastruttura esistente, atteso che la stessa è in esercizio e convoglia in atto una portata dell'ordine di 500 Vs in tempo secco); vengano by-passate eventuali portate che potrebbero in atto interessare il nuovo allacciante, seppure non in esercizio, durante tutta la fase di realizzazione delle opere di risoluzione delle interferenze; vengano trasmessi, preliminarmente alla fase di appalto, gli elaborati integrativi relativi alle opere per la risoluzione delle varie interferenze e per la gestione del transitorio nella fase di costruzione stesse.

Si rimanda ad ulteriori osservazioni e/ o prescrizioni da parte del Comune di Catania, nella qualità di proprietario delle opere, ove ritenuto dallo stesso opportuno.

Si ribadisce infine che, costituendo, come noto, i collettori in questione, gli assi portanti dell'intero sistema fognario a servizio dell'agglomerato facente capo al depuratore di Catania, la cui estensione ed il cui adeguamento sono in corso di progettazione definitiva/ esecutiva a cura del Commissario Unico per la Depurazione, qualunque intervento riguardante detto sistema debba essere valutato in relazione alla progettazione in corso, per una verifica di idoneità nell'ambito del più ampio quadro costituito dal sistema di fognatura a servizio dell' intero agglomerato".

- **Poste Italiane S.p.A.** con nota prot. n. AGCCS.PMNCTMCPM.0090275.22.0 del 20/07/2022, Italferr S.p.A. ha comunicato ad RFI S.p.A. che per errore è stato individuato tra gli enti titolati ad esprimere parere l'Ente Poste Italiane, che viceversa non risulta interessato dall'ambito applicativo del progetto in approvazione.

Tutto ciò premesso e considerato

## **DELIBERA**

### **Art. 1**

(Conclusione positiva della Conferenza di Servizi)

Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 14-bis, comma 5, della L 241/1990 e dell'art. 44, comma 4, del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i.:

- è adottata la determinazione conclusiva della Conferenza di servizi che approva il progetto definitivo del "Sistemazione Nodo di Catania. Interramento Tratta Acquicella —

Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto"; non risultano pervenuti pareri contrari né dissensi qualificati;

- la determinazione comprende il provvedimento di VIA, di cui al decreto MiTE-MiC n. 78 del 3 maggio 2022;
- è perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione come richiamato nella delibera della Regione Siciliana n. 529 del 28/09/2022 in ordine alla localizzazione dell'opera, con effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, secondo l'elenco degli elaborati progettuali disponibile al link indicato nelle note di invio del progetto definitivo a tutti soggetti in indirizzo (prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011 \P \ 2021 \000626 del 09/12/2021, prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\ 2021\000627 del 09/12/2021 e prot. RFI-DIN-DIS.CT\A0011\P\2021\000628 del 09/12/2021);

la determinazione tiene altresì luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della realizzazione dell'opera, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, con le prescrizioni di cui agli atti depositati in Conferenza di Servizi, da intendersi parte integrante della presente determinazione.

#### **Art. 2**

(apposizione vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità)

Ai fini della realizzazione dell'opera pubblica di cui all'art. 1, conformemente a quanto stabilito dal combinato disposto dei commi 1-bis e 4 dell'art. 44, del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, la variante urbanistica conseguente alla determinazione conclusiva dalla Conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327.

La determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi di cui al comma 4 dell'art. 44, del DL 77/2021 determina la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi degli artt. 12 e ss. del DPR 327/2001.


#### **Art. 3**

(formalità - pubblicazioni)

La presente determinazione conclusiva sarà trasmessa al Comitato speciale del CSLPP in conformità a quanto stabilito dal combinato disposto dei commi 1-bis e 6, dell'art. 44 del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021, in uno al progetto definitivo come ivi previsto.

La determinazione sarà pubblicata sul sito internet "Osserva Cantieri" del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e su quello di FS Italiane dedicati all'opera commissariata.

Il quadro definitivo delle prescrizioni alla cui ottemperanza è subordinata l'approvazione del progetto delle opere, sarà allegato all'Ordinanza con la quale il Commissario straordinario



prenderà atto della determinazione motivata del Comitato speciale del CSLP di cui all'art. 44, comma 6 del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021.

## 2 LA DETERMINAZIONE MOTIVATA DEL COMITATO SPECIALE

### 2.1 Natura e portata della determinazione motivata ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021

Si riporta di seguito la norma che disciplina il segmento procedimentale successivo alla conclusione della conferenza di servizi, relativo alla **determinazione motivata di questo Comitato speciale**.

*“6. Entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 4, il progetto è trasmesso unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato, nei casi previsti dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza.*

*Fatto salvo quanto previsto dal quarto periodo, entro e non oltre i quindici giorni successivi, il Comitato speciale adotta una determinazione motivata, comunicata senza indugio alla stazione appaltante, con la quale individua le eventuali integrazioni e modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi.*

*Nei casi previsti dal comma 5 e fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo del presente comma, la determinazione motivata del Comitato speciale individua altresì le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e sostituisce, con i medesimi effetti di cui al comma 4, quella della conferenza di servizi.*

*In relazione alle eventuali integrazioni ovvero modifiche richieste dal Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci.*

*In presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies, commi 1 e 2, della medesima legge n. 241 del 1990 e qualora non sia possibile pervenire ad una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine di cui al secondo ovvero al quarto periodo, trasmette alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 una relazione recante l'illustrazione degli esiti della conferenza di servizi, delle ragioni del dissenso e delle proposte dallo stesso formulate per il superamento del dissenso, compatibilmente con le preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell' articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59.*

*La Segreteria tecnica propone al Presidente del Consiglio dei ministri, entro quindici giorni dalla ricezione della relazione di cui al quinto periodo, di sottoporre la questione all'esame del Consiglio dei ministri per le conseguenti determinazioni.*

*Il Consiglio dei ministri si pronuncia, entro i successivi dieci giorni, se del caso adottando una nuova determinazione conclusiva ai sensi del primo periodo del comma 6 del predetto articolo 14-quinquies della legge n. 241 del 1990 con i medesimi effetti di cui al comma 4, terzo, quarto e quinto periodo del presente articolo.*

*Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare senza diritto di voto i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia*

e dalle relative norme di attuazione.

*Le decisioni del Consiglio dei ministri sono immediatamente efficaci, non sono sottoposte al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti di cui all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e sono pubblicate, per estratto, entro cinque giorni dalla data di adozione, nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana”.*

Il Comitato Speciale prende atto di quanto riportato nell'art. 1, comma 4, della Determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi redatta dal RUP, relativamente alle richieste e prescrizioni per la risoluzione delle interferenze:

*“la Determinazione tiene altresì luogo dei pareri, nulla-osta ed autorizzazioni necessari ai fini della realizzazione dell’opera, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, con le prescrizioni di cui agli atti depositati in Conferenza dei Servizi, da intendersi parte integrante della presente Determinazione”.*

Alla luce di quanto sopra riportato, poiché il caso in specie (caso 1: approvazione all’unanimità in conferenza di servizi, con prescrizioni) non è riconducibile ad alcuna delle due fattispecie di cui all’art. 44 comma 5 del DL n. 77/2021 (caso 2: approvazione sulla base delle “posizioni prevalenti”; caso 3: espressione di “dissenso qualificato”), la **determinazione motivata del Comitato speciale non sostituisce quella della conferenza di servizi di cui al comma 4 del medesimo articolo.**

Purtuttavia, riguardo l’osservanza alle prescrizioni contenute nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Comitato Speciale **integra** la determinazione conclusiva con quanto nel seguito riportato (in linea generale e nello specifico), in uno con la formulazione di raccomandazioni finali.

## 2.2 Considerazioni generali e specifiche sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Raccomandazioni finali

### 2.2.1. Considerazioni generali sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Nel documento RFI Relazione di osservanza al parere del CSLLPP (RS3U40Do5RGMD0000002B) nella tabella dove vengono riportati i Rilievi del CSLLPP e le corrispondenti *Modalità di recepimento/chiarimenti*, sono riportate le prescrizioni fondamentali per garantire sicurezza e durabilità dell'opera. Si ritiene pertanto in questa sede necessario ribadire in dettaglio le prescrizioni formulate nel parere 37/2020.

La reiterazione delle prescrizioni, espresse nel parere 37/2020 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da parte del Comitato Speciale, in sede di determinazione motivata ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 (che ha natura di provvedimento di Amministrazione attiva e non già di parere consultivo), rende di fatto **vincolante** l'adempimento alle prescrizioni medesime. (*"... il Comitato speciale adotta una determinazione motivata, comunicata senza indugio alla stazione appaltante, con la quale individua le eventuali integrazioni e modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi"*).

Si rammenta che il legislatore ha previsto la verifica del progetto ex art. 26 del vigente Codice dei Contratti (inclusiva di verifica di adempimento a tutte le prescrizioni raccolte nel corso del procedimento ex art. 44 del DL n. 77/2021) solo **successivamente** alla presente determinazione motivata.

Recita infatti l'art. 44 comma 7 del DL n. 77/2012: *"In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali"*.

Tutto ciò preliminarmente considerato, in linea generale, alla luce di quanto contenuto nella documentazione trasmessa con nota RFI del 18/10/2022, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 9911 del 18/10/2022, si riportano di seguito le specifiche considerazioni conclusive di questo Comitato Speciale a seguito dell'esame della documentazione medesima, suddivise per i distinti aspetti tecnici sottesi dal progetto di che trattasi.

### 2.2.2. Considerazioni specifiche sull'adempimento alle prescrizioni formulate nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Si riporta di seguito la conferma delle prescrizioni riportate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel parere 37/2020, limitatamente agli adempimenti relativi alla fase progettuale in esame (Progetto

definitivo); prescrizioni a cui il Proponente dovrà adempiere prima della procedura per la scelta del contraente.

### **Aspetti infrastrutturali ferroviari**

Si dà atto a RFI di aver integrato il progetto definitivo con un elaborato inerente lo studio di trasporto e l'analisi delle viabilità, basato sullo strumento della micro-simulazione, ai fini della verifica della "performance" della rete stradale dell'area di intervento.

Tuttavia, poiché non risultano rintracciabili le verifiche di sicurezza della circolazione stradale sottesa all'interramento della linea ferroviaria, soprattutto quelle inerenti la rotatoria a livelli sfalsati "Bicocca", sia in fase di cantiere sia di progetto, si prescrive di effettuare le relative analisi di sicurezza stradale utilizzando modelli e metodi di analisi riconosciuti a livello tecnico-scientifico nazionale e/o internazionale.

### **Aspetti geologici ed idrogeologici**

Nel già descritto voto del CSLP n. 37/2020 veniva evidenziata l'interferenza della falda con le opere di progetto, e nella fattispecie con le ipotizzate trincee (cfr. aspetti idrogeologici, aspetti geotecnici e aspetti idrologici e idraulici). Tale specifica condizione ha conseguenze, oltre che sugli assetti idrogeologici, sulle previsioni progettuali e sulle conseguenti scelte e modalità costruttive.

Con tali riferimenti, i progettisti hanno sviluppato modellazioni finalizzate alla definizione delle possibili influenze sul regime di circolazione idrica al contorno delle opere. Tali modellazioni, basate sulle conoscenze a carattere geologico e idrogeologico acquisite in fase di indagine (anno 2019), si è esplicitata attraverso l'analisi di tre sezioni tipo con raffronto di situazioni in assenza e in presenza dell'opera nonché in presenza del previsto by-pass idrogeologico finalizzato a mitigare gli impatti dovuti allo sbarramento del deflusso.

A parere di questo Comitato, anche considerata la particolare significatività della problematica, sia durante le fasi costruttive sia nel post operam, si ritiene che le modellazioni all'epoca sviluppate vadano integrate e implementate attraverso l'utilizzo di dati idrogeologici riferiti anche all'attuale attraverso il sistema di monitoraggio realizzato nelle aree di interesse nonché con eventuali nuovi dati litostratigrafici eventualmente disponibili e tenendo in conto le effettive opere da realizzare.

Tali modellazioni dovranno essere inquadrare nello schema di circolazione sotterranea di un areale significativo e dovranno condurre a rinnovate valutazioni ragionate sulle possibili influenze dell'opera sulla circolazione idrica sotterranea.

Quanto detto e riportato anche in riferimento al già reso parere del CSLP, evidenzia la necessità di un attento e diffuso monitoraggio idrogeologico che tenga in considerazione eventuali complessità litostratigrafiche nonché le stesse previsioni scaturenti dalle modellazioni realizzate.

Nei periodi di aprile - luglio 2019 ed agosto-dicembre 2019 è stato realizzata una campagna di monitoraggio piezometrico effettuato su n. 27 piezometri ubicati nell'area di interesse. Pertanto, in base alle misure freaticometriche, è stata ricostruito l'andamento della falda (identificazione della soggiacenza e

dei livelli piezometrici). Inoltre, per poter ricostruire con maggior dettaglio l'andamento e le caratteristiche delle falde idriche presenti nell'area, il progetto ha previsto l'identificazione di 30 pozzi ("punti d'acqua") per il prelievo delle acque sotterranee, ad uso prevalentemente irriguo e secondariamente ad uso idropotabile o industriale. Sebbene siano stati individuati e localizzati questi 30 pozzi, non risultano informazioni legate al livello piezometrico in foro, in quanto i pozzi risultano non accessibili per l'ubicazione in proprietà private.

## **Aspetti geotecnici**

### Galleria artificiale

La successione stratigrafica nell'area, procedendo dal basso verso il piano campagna, è costituita dal substrato delle argille grigio-azzurre che si rinvengono a profondità decrescenti verso nord-est e comunque superiori ai 27 m di profondità dal p.c.; al disopra del substrato si trovano i depositi alluvionali antichi, poi quelli recenti e i riporti antropici.

Sia le sezioni della galleria artificiale che quelle delle trincee di approccio mostrano la presenza di un tampone in jet-grouting dello spessore di circa 10 m. La posizione e lo spessore di tale tampone possono essere ottimizzate in funzione delle condizioni locali.

La possibilità di un battente di falda anche dell'ordine degli 8 m all'interno della galleria artificiale, indica la necessità di prestare molta attenzione alle fasi di scavo in top-down dopo la realizzazione del solettone superiore di copertura, a causa di possibili fenomeni di sifonamento che possono originarsi in conseguenza di una non perfetta tenuta dei giunti dei diaframmi. Per tale ragione la realizzazione del tappo di fondo in jet-grouting, previsto nelle formazioni alluvionali al disopra delle argille grigio-azzurre, non può essere considerata l'unico baluardo ai fenomeni di sifonamento e di erosione che si possono originare sia trasversalmente che longitudinalmente all'opera. Inoltre, come da progetto, i diaframmi intercettano il substrato impermeabile, determinando un ostacolo al libero deflusso delle acque sotterranee. Per ovviare a tale circostanza, il progetto propone dei bypass idraulici costituiti da una serie di trincee drenanti realizzate al di sotto del solettone di fondazione della galleria artificiale e della trincea tra diaframmi (GA01 e TR03), per uno spessore di 1m e fasce di larghezza 1.5m poste ad interasse di 20m, con la finalità di garantire una continuità di flusso della falda mediante la creazione di un settore ad alta permeabilità. Il sistema appare di complessa realizzazione, in relazione anche ai criteri di scavo delineati; si suggerisce, pertanto, di valutare una riduzione delle lunghezze dei diaframmi (in modo da ridurre l'impatto sul deflusso delle acque ipogee) su valori staticamente compatibili con la profondità di scavo e con la verifica al sollevamento, e di valutare lo spostamento del tampone in jet-grouting a profondità inferiori, in modo da avere anche una maggiore protezione nei confronti sia del sifonamento in fase di scavo che delle acque d'infiltrazione in condizioni di esercizio. Tale tampone, opportunamente esteso anche alle trincee di approccio, sarà in grado di contrastare anche la filtrazione in senso longitudinale.

Si dovrà inoltre predisporre il monitoraggio della continuità dei giunti e piani di emergenza per far fronte ai possibili sifonamenti che dovessero originarsi in fase di ribasso dello scavo.

## Fondazioni Opere Civili

Alla luce delle configurazioni stratigrafiche, le lunghezze dei pali appaiono molto prudenziali in tutti i ponti ferroviari e stradali esaminati, anche alla luce dei modesti scalzamenti quantificati per le spalle e le pile in alveo. Si suggerisce di considerare una ottimizzazione di tali lunghezze. Di contro, le fondazioni dirette delle torri faro appaiono poco sicure, vista anche la rilevante altezza delle stesse; sarebbe il caso di esaminare la soluzione con pali di piccolo diametro anche per quest'ultima tipologia di strutture.

Con riferimento alle fondazioni dei fabbricati Terminal Merci e Stazione Fontanarossa, si deve rilevare l'assenza di una valutazione delle possibili distorsioni indotte dai cedimenti differenziali.

## **Aspetti idrologici e idraulici**

### Aspetti idrologici

Le espressioni utilizzate per il metodo VAPI sono datate, in quanto si riferiscono al 2007, mentre le relazioni sono state ulteriormente aggiornate nel 2018; occorre quindi utilizzare le formule aggiornate. La necessità di aggiornare i dati pluviometrici di partenza, che appartiene alle norme di buona progettazione, è anche ribadita nelle "Linee Guida per la presentazione dei progetti per l'esame e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici" emanate dal CSLP su conforme parere dell'Assemblea Generale reso nell'Adunanza del 25/10/2019. E' da verificare ~~una~~ l'approvazione delle valutazioni idrologiche da parte dell'Autorità di Distretto della Regione Siciliana.

### Aspetti idraulici

Si raccomanda, in tutti i casi, il rigoroso rispetto delle norme di cui al Decreto 17 gennaio 2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni» all'art. 5.1.2.3 *Compatibilità Idraulica*, nonché della Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 del C.S.LL.PP. *Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»»* all'art. C5.1.2.3 *Compatibilità Idraulica* .

E' da approfondire ulteriormente l'impatto ambientale della nuova infrastruttura ferroviaria con le condizioni idrodinamiche che si registrano nella piana alluvionale del fiume Simeto identificata nel PAI come area a rischio di inondazione.

Nella relazione idraulica non si fa cenno al fenomeno di trasporto solido e materiale galleggiante, che potrebbe indurre malfunzionamenti dei manufatti per la trasparenza idraulica inseriti nella infrastruttura ferroviaria che attraversa la piana del fiume Simeto soggetta ad alluvioni.

Si evidenzia che nei tratti immediatamente prospicienti l'imbocco e lo sbocco dei manufatti sono impiegati i materassi riempiti di pietrame, opere che non paiono assicurare adeguata durabilità specie in presenza di trasporto solido. Questi tratti devono comunque essere protetti da fenomeni di scalzamento e/o erosione, e occorre evitare i fenomeni di sifonamento.

Le altre interferenze del reticolo idrografico con l'asse ferroviario e le infrastrutture viarie sono risolte per la trasparenza idraulica con la presenza di tombini idraulici e viadotti, fra i quali uno circolare con diametro

di 1,5 m. Occorre in questi casi attuare gli accorgimenti indicati nel caso sia da temersi l'ostruzione anche parziale del manufatto da parte di detriti galleggianti e di trasporto solido di fondo, che comportano in mancanza di uno specifico studio la riduzione della sezione efficace ai fini delle acque almeno alla metà di quella effettiva. E' quindi necessario verificare che queste condizioni si verifichino in tutti i tombini, ed è opportuno che il tombino circolare venga sostituito con uno scatolare con dimensioni minime uguali agli altri tombini (2,0 m \* 2,0 m). In particolare l'osservanza dei principi sopra esposti va verificata per l'interferenza idraulica di cui al pk km 0+ 0,70 (N102).

Si raccomanda l'adozione di tutte gli specifici accorgimenti per garantire la più agevole attività di gestione e manutenzione delle opere idrauliche.

Tutte le norme di buona progettazione per quanto riguarda i tombini sono comunque riportate nella già citata Circolare n.7 del 2019, all'art. C5.1.2.3 Compatibilità Idraulica alle quali, si ribadisce, è necessario attenersi strettamente.

Nella verifica del funzionamento idraulico del sistema di drenaggio della piattaforma ferroviaria è opportuno riportare una tabella riassuntiva che consenta una più agevole verifica della loro funzionalità. Inoltre va analizzato con maggiore dettaglio l'impatto del trasporto solido sul funzionamento dei fossi di salvaguardia che assolvono il compito di assicurare il rispetto del principio della invarianza idraulica. Si ricorda che il tempo di ritorno da adottarsi per il dimensionamento dei manufatti propri del drenaggio delle acque di piattaforma, sono 25-50 anni per tratti in rilevato, ma salgono fino a 100-200 anni per opere parzialmente o totalmente in trincea.

Visto il potenziale impatto dell'infiltrazione di acque cariche di inquinanti nelle falde, nel dimensionamento delle vasche di prima pioggia, gli eventi pluviometrici di riferimento non possono avere un tempo di ritorno inferiore a 50 anni. E' comunque da verificare la possibilità di smaltire - almeno parzialmente - acque meteoriche eccedenti quelle di prima pioggia sempre nell'esistente sistema fognario, nei casi in cui le acque di eduzione possano produrre danni o inconvenienti o nel caso di attraversamento di aree urbane, come indicato nella Circolare n. 7 del 2019. Nei casi dove questa soluzione non è perseguibile avendo verificato l'insufficienza del sistema esistente di drenaggio o essendo questo ultimo assente, vanno effettuate prove di permeabilità in situ più accurate di quelle riportate nella relazione, e va inoltre considerato il fenomeno della progressiva saturazione e conseguente riduzione della permeabilità dei bacini di dispersione, definendo preventivamente un adeguato programma di manutenzione dei manufatti.

In tal senso, oltre alla preliminare verifica in situ della capacità di dispersione in falda delle portate prodotte, sviluppata per un primo dimensionamento, è da prevedere il monitoraggio delle opere durante la loro realizzazione per orientare le dimensioni di trincee e vasche che potrebbe in qualche misura aumentare a causa di fenomeni d'intasamento dei primi strati, con conseguente riduzione della loro efficacia.

Va infine approfondito l'impatto della realizzazione del tratto in galleria artificiale sull'idrodinamica della falda che viene intercettata dal manufatto, anche attraverso specifiche prove di conducibilità idraulica sviluppate in situ e con specifiche modellazioni numeriche in grado di riprodurre la complessità della struttura geologica e litostratigrafica esistente così come dedotta dalle citate prove e da eventuali ulteriori indagini apposite. Questo in particolare per quantificare l'entità di possibili infiltrazioni residue

all'interno della galleria oltre che per analizzare l'impatto dell'opera nel contesto della circolazione idrica sotterranea.

### **Aspetti strutturali**

Le opere in progetto, così come le altre opere di scavalco, qui non specificamente considerate, hanno dimensioni ricorrenti per cui il progetto degli impalcati non presenta particolari criticità. Ovviamente, per quanto riguarda gli aspetti di carattere geotecnico si rimanda alla relativa parte del presente parere.

Per quanto riguarda la galleria artificiale GA01 e le altre opere in trincea occorre segnalare potenziali criticità derivanti dalla presenza di falda abbastanza superficiale.

Per quanto riguarda i materiali da costruzione, invece, si rileva che ove indicata, la classe di esposizione del calcestruzzo per pali, diaframmi e fondazioni e comunque per tutte le parti a contatto col terreno è sistematicamente assunta XC2 e non sono considerate classi di esposizione XAx, poiché la classe di esposizione XC2 della EN206-1 copre "molte", ma non tutte le fondazioni e poiché il calcestruzzo di strutture a contatto col terreno, o con acqua presente nel terreno, possono rientrare in classi di esposizione XAx, che sono tutte più "severe" della XC2, è necessario giustificare la classe di esposizione assunta, oppure modificarla opportunamente.

### **Aspetti relativi alla sicurezza delle opere in sotterraneo**

La documentazione progettuale relativa alla Galleria Artificiale di lunghezza 915 ml, evidenzia il rispetto delle vigenti normative in materia di sicurezza. Si raccomanda particolare attenzione per la determinazione della classe di resistenza al fuoco delle strutture in relazione alla tipologia ed alla vulnerabilità delle infrastrutture sotto-attraversate.

Si raccomanda di effettuare le analisi di sicurezza relative alle verifiche di resistenza al fuoco delle strutture coerentemente sia con le STI STR 1303/2014 sia con le analisi di rischio, cioè per le stesse potenze di incendio, unitamente alla dichiarazione che esse sono state fatte su sezioni aventi caratteristiche fisico, meccaniche, termiche, nonché spessori e tipologia e classe del calcestruzzo, analoghe a quelle del rivestimento in conglomerato cementizio previsto che sarà messo in opera per le gallerie della tratta.

A seguito della scelta della normativa assunta per la progettazione antincendio (DM 28.10.2005 o STI STR 1303/2014) dovrà essere fornita evidenza nella relazione dell'adozione di tutte le misure previste per le gallerie aventi lunghezza inferiore a 1000 m.

Inoltre, dovrà essere dato corso alle procedure di prevenzione incendi previste dal DPR 151/2011 per le infrastrutture e/o attività riconducibili a quelle riportate nell'allegato I dello stesso DPR (punto n. 80), con le procedure del DM 7/8/2012 del Ministero dell'Interno con la presentazione della SCIA antincendio al Comando provinciale dei vigili del fuoco competente per territorio.

Ove nel corso dei lavori dovessero esserci interferenze con infrastrutture pericolose, le soluzioni tecniche di modifica dovranno essere comunicate al Comando provinciale dei vigili del fuoco competente per territorio.

### **Aspetti impiantistici elettrici**

La documentazione progettuale risulta carente rispetto a quanto previsto dalla vigente normativa per il progetto definitivo, e pertanto si prescrive che preliminarmente alla successiva fase progettuale o all'affidamento dei lavori il proponente provveda alla sua integrazione. Infatti, gli impianti tecnologici (impianti IS, impianti TE, sottostazioni elettriche, cabina TE, adeguamento SSE Fontanarossa, impianti LFM, impianti di telecomunicazioni) che ovviamente devono seguire e applicare per uniformità gli standard adottati nel sistema in cui si inseriscono, vanno chiaramente definiti e quantificati. Quindi nelle relazioni tecniche specifiche è necessario riportare in sintesi la costituzione di ciascun sistema, evidenziando il quadro esigenziale e come viene soddisfatto con l'equipaggiamento previsto e relativo dimensionamento o criterio di scelta. Occorre corredare il progetto con gli elaborati di schemi elettrici e tipologici coerenti con le soluzioni previste. Vanno poi redatti i Computi Metrici Estimativi e l'elaborato Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici in accordo al D.P.R. 207/2010.

### **Archeologia, bonifica ordigni bellici e gestione interferenze**

In relazione alla stima dei costi ed alle procedure per l'affidamento dell'attività di bonifica, devono essere tenute in debito conto le modifiche apportate al D.Lgs. 81/2008 (artt. 28, 91, 100) dalla Legge 177/2012 proprio in relazione alla bonifica ordigni bellici. Il PSC deve contemplare anche "i rischi particolari di cui all'allegato XI, con specifico riferimento ai rischi derivanti dal possibile rinvenimento di ordigni bellici inesplosi nei cantieri interessati da attività di scavo" e gli oneri per tali attività devono rientrare fra gli "oneri della sicurezza" e quindi non sono soggetti a ribasso.

La commissione con nota del 10/12/2020 prot.9651 ha richiesto al proponente anche una documentazione che evidenzi tutte le modifiche territoriali conseguenti alla realizzazione dell'allungamento della pista aeroportuale. Considerato che la documentazione integrativa trasmessa in data 17/02/2021 non contiene ulteriori atti di progettazione sistemica, il parere in esame sarà relativo esclusivamente alle opere realizzate dal Proponente escludendo le valutazioni di funzionalità delle infrastrutture interferenti in quanto la risoluzione delle interferenze risulta parziale.

### **Aspetti ambientali**

Al progetto sono allegati l'analisi paesistica, lo studio paesistico territoriale e le opere a verde di mitigazione e compensazioni.-Non sono state rinvenute le stime del monitoraggio ambientale i cui oneri sono riportati nel quadro economico del progetto pari a Euro 1.700.000,00 per la macrofase 1 e Euro 500.000,00 per la Macrofase 2.

### **Aspetti relativi alla Sicurezza**

Si prescrive che prima della procedura di scelta del contraente il proponente provvede alla stesura del PSC ed alla quantificazione analitica dei costi della sicurezza, non soggetti a ribasso.

### **Gestione delle terre**

Sarà onere dell'Appaltatore, propedeuticamente all'avvio dei lavori, verificare l'effettiva presenza e disponibilità sul territorio dei siti di seguito indicati, nonché l'individuazione di ulteriori impianti al fine di garantire per tutta la durata dell'intervento la gestione dell'approvvigionamento degli inerti (cave) e dei siti di destinazione finale (impianti di recupero/smaltimento) ove intende conferire i materiali di risulta da gestire in qualità di rifiuto.

### **Aspetti contrattuali ed economici**

Inoltre, dato che il progetto è organizzato in due distinte Macrofasì funzionali, sarà necessario che esse possano essere effettivamente realizzate indipendentemente, e che le opere accessorie, compensative, o interferenti, escluse dal presente progetto, non siano di ostacolo alla piena funzionalità della tratta in esame, una volta completati i lavori.

## **2.2.3. Ulteriori considerazioni specifiche in merito a quanto contenuto nel parere n. 37/2020 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**

Il Comitato Speciale, raccomanda al Gestore l'adempimento relativo alle interferenze dei macchinari di cantiere interessanti il cono di volo aeroportuale, in conformità a quanto riportato dalla nota ENAC n. 76721 del 22 giugno 2022, al fine di tutelare la sicurezza degli operatori in cantiere e quella del traffico aereo, come emerso in Conferenza dei Servizi.

## **2.2.4. Raccomandazioni finali**

### **Profili di sostenibilità nel processo realizzativo dell'opera**

Nella Relazione accompagnatoria trasmessa da RFI, unitamente alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi, si segnalano i contenuti del Paragrafo 7 denominato "*Elementi di Sostenibilità del progetto ed indirizzi per l'implementazione di politiche di sostenibilità in cantiere*".

In merito ai contenuti del succitato documento il Comitato Speciale ne prende favorevolmente atto, ritenendoli coerenti con la cornice programmatica del PNRR, sulla base della quale è stata riconosciuta la finanziabilità dell'opera, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale del Regolamento UE 2020/852.

In questo contesto, si rammentano alla Stazione Appaltante gli obblighi derivanti dall'osservanza del *“Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*.

Ciò con particolare riferimento:

- alla verifica della presenza degli elementi che caratterizzano il bando di gara in funzione degli obiettivi e delle condizionalità previste da PNRR;
- ai contenuti del documento denominato *“Istruzioni relative al rispetto del principio “DNSH – Do no significant harm” nell'attuazione degli interventi di competenza del MIMS finanziati dal PNRR” (Allegato 2 A al “Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”)*.

### **Aspetti connessi al programma lavori e all'utilizzo di metodi e strumenti elettronici**

Si rammenta, infine, che le prescrizioni di natura contrattuale (cioè che devono essere adempiute in sede di progetto esecutivo o in fase di esecuzione) devono trovare puntuale riferimento all'interno di specifiche di contratto appositamente inserite nel Capitolato Speciale d'Appalto del progetto definitivo posto a base della procedura di affidamento.

In tal senso, considerando l'elevata complessità dell'opera, si raccomanda alla Stazione Appaltante di attivare, già in questa fase, una propria struttura di project management per assicurare un costante monitoraggio del corretto stato di avanzamento del progetto.

Parallelamente in fase di progettazione esecutiva l'appaltatore selezionato dovrà introdurre tecniche di tipo reticolare (tipo PERT) per il controllo dei tempi nonché metodi e modelli per la gestione dei rischi avendo a riferimento quanto riportato nella norma UNI31000.

Per tale motivo si raccomanda nella predisposizione degli atti di gara dell'appalto integrato di introdurre punteggi premiali nei criteri dell'OEPV riguardanti l'utilizzo di metodi e modelli di tipo gestionale e organizzativo per perseguire una gestione efficiente ed efficace del progetto lungo tutto il suo ciclo di vita.

Si raccomanda, inoltre, di utilizzare nelle fasi successive del progettazione, in capo all'appaltatore, di utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui all'art. 23 c. 1 lettera h) del D.Lgs. 50/2016.

A tal proposito si suggerisce d'inserire fra i criteri per l'OEPV per l'appalto integrato l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici avendo a riferimento quanto previsto dal DM560/2017 e smi.

## **Aspetti strutturali**

Per quanto riguarda i parametri alla base della progettazione nel contesto sismico delle diverse opere, nella documentazione (Relazione Tecnica delle opere civili) viene fatto riferimento sia alla Normativa vigente (NTC2018) sia al Manuale di Progettazione delle Opere civili delle Ferrovie (RFI DTC SI MA IFS 001 C).

In base a tale documentazione, sia per le opere lungo la linea ferroviaria (ponti ferroviari; cavalcaferrovia, almeno per la campata di attraversamento del binario nei ponti isostatici; sottovia; tombini ferroviari; gallerie artificiali; muri di sostegno dei rilevati ferroviari; muri di controripa delle trincee ferroviarie; verifiche di stabilità dei rilevati ferroviari) sia per i fabbricati tecnologici a servizio della linea stessa, comprese le viabilità di accesso ai piazzali ferroviari, è stato messo in conto un Periodo di Riferimento, VR, pari 112,5 anni, ottenuto da una Vita Nominale, VN, di 75 anni e da una Classe d'Uso III, alla quale corrisponde un coefficiente, cu, uguale a 1,5.

Per le altre opere stradali, non interferenti direttamente con la linea ferroviaria (ponti stradali, tombini stradali, muri di sostegno dei rilevati stradali, verifiche di stabilità dei rilevati stradali), invece, è stato considerato un Periodo, VR, di 75 anni, conseguente a una Vita Nominale, VN, di 50 anni e ancora a una Classe d'Uso III.

A questo proposito, se da un lato è da ritenere condivisibile la scelta di diversificare le Vite Nominali, operando, tra l'altro, anche a favore di sicurezza per talune opere, non si ritiene invece corretta la scelta di una Classe d'Uso III; almeno per le opere direttamente connesse alla linea ferroviaria. Per tali interventi, infatti, in virtù del fatto che una volta completata l'opera essa risulterà di rilevanza strategica, si ritiene più pertinente una Classe d'Uso IV, dalla quale ne consegue un coefficiente, cu, uguale a 2,0.

Pertanto, il Comitato Speciale in considerazione delle considerazioni sopra riportate, nonché ai contenuti del Parere 37/2020, formula una forte raccomandazione affinché la Stazione Appaltante valuti i suddetti aspetti nell'ambito della procedura di realizzazione dell'opera.

## 2.3 Dispositivo finale

Tutto ciò premesso e considerato,

Il Comitato Speciale, all'unanimità,

ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021,

perviene alla seguente determinazione motivata, di natura **integrativa** rispetto alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi:

- il progetto definitivo di che trattasi prosegue, sulla base di quanto sopra esposto, nel successivo iter previsto dall'art.44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108;
- la verifica di adempimento alle prescrizioni afferenti all'intero procedimento autorizzativo sin qui condotto, ivi incluse le prescrizioni di cui al paragrafo 2.2 della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore ex art. 26 del vigente Codice dei Contratti. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (*"In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali"*).

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 44, comma 8, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, la stazione appaltante dovrà provvedere ad indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data di comunicazione della presente determinazione, dandone contestuale comunicazione alla Cabina di regia del PNRR, per il tramite della Segreteria tecnica costituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In caso di inosservanza del predetto termine, è prevista l'attivazione dei poteri sostitutivi nelle forme e secondo le modalità stabilite dall'articolo 12 del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021.

Il Comitato Speciale conferisce mandato al Presidente di dare comunicazione della presente determinazione al Soggetto interessato e alle Amministrazioni competenti.