



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS

U.prot CTVA – 2009 – 0004096 del 04/11/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – ex Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot exDSA – 2009 – 0029649 del 06/11/2009

All'On.le Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Autostrada Messina - Catania:
realizzazione dello svincolo di Ali Terme. Trasmissione
parere n. 367 del 30 ottobre 2009.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella seduta plenaria del 30 ottobre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS**

Parere n. 367 del 30.10.2009

Progetto:	Istruttoria VIA Autostrada Messina - Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme
Proponente:	Consorzio Autostrade Siciliane

[Handwritten signatures and initials are present on the right side and bottom of the page, including 'US', 'W', 'S', 'R', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAAA', 'BBBB', 'CCCC', 'DDDD', 'EEEE', 'FFFF', 'GGGG', 'HHHH', 'IIII', 'JJJJ', 'KKKK', 'LLLL', 'MMMM', 'NNNN', 'OOOO', 'PPPP', 'QQQQ', 'RRRR', 'SSSS', 'TTTT', 'UUUU', 'VVVV', 'WWWW', 'XXXX', 'YYYY', 'ZZZZ', 'AAAAA', 'BBBBB', 'CCCCC', 'DDDDD', 'EEEEE', 'FFFFF', 'GGGGG', 'HHHHH', 'IIIII', 'JJJJJ', 'KKKKK', 'LLLLL', 'MMMMM', 'NNNNN', 'OOOOO', 'PPPPP', 'QQQQQ', 'RRRRR', 'SSSSS', 'TTTTT', 'UUUUU', 'VVVVV', 'WWWWW', 'XXXXX', 'YYYYY', 'ZZZZZ', 'AAAAAA', 'BBBBBB', 'CCCCCC', 'DDDDDD', 'EEEEEE', 'FFFFFF', 'GGGGGG', 'HHHHHH', 'IIIIII', 'JJJJJJ', 'KKKKKK', 'LLLLLL', 'MMMMMM', 'NNNNNN', 'OOOOOO', 'PPPPPP', 'QQQQQQ', 'RRRRRR', 'SSSSSS', 'TTTTTT', 'UUUUUU', 'VVVVVV', 'WWWWWW', 'XXXXXX', 'YYYYYY', 'ZZZZZZ', 'AAAAAA', 'BBBBBB', 'CCCCCC', 'DDDDDD', 'EEEEEE', 'FFFFFF', 'GGGGGG', 'HHHHHH', 'IIIIII', 'JJJJJJ', 'KKKKKK', 'LLLLLL', 'MMMMMM', 'NNNNNN', 'OOOOOO', 'PPPPPP', 'QQQQQQ', 'RRRRRR', 'SSSSSS', 'TTTTTT', 'UUUUUU', 'VVVVVV', 'WWWWWW', 'XXXXXX', 'YYYYYY', 'ZZZZZZ']

MINISTRO
DELLA TUTELA
COMUNICAZIONE
DELL'AMBIENTE

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

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 26/08/2008 concernente il progetto Autostrada Messina-Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme da realizzarsi nel Comune di Ali Terme;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTO che il progetto in esame rientra tra quelli previsti dall'allegato III del decreto legislativo 152/2006 in elenco A commi 7° e 7b di cui all'art 23 comma 1, lettera A, e deve pertanto essere sottoposto a VIA;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 23/08/2008 sui quotidiani "Gazzetta del Sud" e "La Stampa";

VISTO il parere n. 760/2007 della Commissione VIA VAS in cui si "esprime giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo svincolo di Ali Terme, sull'autostrada A18 Messina Catania, valutata l'interferenza che lo stesso avrebbe nell'ambiente a fronte anche di una insufficiente esigenza trasportistica. Ciò inoltre alla luce dell'evidente consumo di risorse non rinnovabili e l'occupazione dell'alveo del Torrente Fiumedinisi";

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

1. studio di impatto ambientale e progetto fornito dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 27/08/2008 prot.n.DSA/23689
2. studio del traffico;

VISTO che non sono pervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO E CONSIDERATI i pareri, visti ed autorizzazioni:

1. Comune di Ali Terme, Parere ai sensi dell'art 7 della L.R. 11/04/1981 n. 65. Risulta acquisita agli atti la delibera del Consiglio Comunale n.40 del 10 11 2008 di approvazione del progetto (prot.n.DSA/9434 del 15/04/2009)
2. Autorizzazione Paesaggistica rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Architettonici, Paesistici, Urbanistici, Naturali e Naturalistici, prot. 8682/08/cc del 01/12/2008, pervenuta in data 4/11/2008 al prot. n. DSA/31411
3. Autorizzazione Archeologica rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Archeologici, prot. 80/2008
4. Parere di Compatibilità Ambientale della Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente, Servizio II - VAS VIA n. 15140 del 23/02/2007 con prescrizioni e raccomandazioni, confermato successivamente ad alcune modeste modifiche del piano progettuale con nota n. 82059 del 30/10/2008, pervenuta in data 21/11/2008 al prot. n. DSA/33769
5. Parere favorevole con prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota n 20590 del 17/06/2009) ai sensi del R. D. 25/07/1904 n 523 relativo alla compatibilità idraulica
6. Parere favorevole con prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota n 21335 del 23/06/2009) ai sensi dell'art 13 della legge 64/74 relativo alla compatibilità geomorfologica;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

Visto il Resoconto del verbale di sopralluogo effettuato in data 06/07/2009;

Considerato che la società proponente ha trasmesso per le vie brevi al termine della riunione di sopralluogo, come integrazione spontanea, copia della relazione paesaggistica e copia dei pareri dell'ufficio del Genio Civile di Messina n 20590 e 21335 relativi alla compatibilità geomorfologica e idraulica, documentazione acquisita al prot. DSA-2009-19700 del 22/07/2009;

Considerato che il progetto in argomento, prevede la realizzazione di uno svincolo autostradale lungo l'autostrada A18 Messina-Catania in corrispondenza territorio comunale di Ali Terme, in provincia di Messina e che lo svincolo, innestato su un tronco autostradale già in esercizio da decenni, si sviluppa prevalentemente a monte del tracciato principale dell'autostrada, nei pressi del torrente Fiumedinisi;

Valutato che il progetto fa parte delle azioni programmate a livello regionale per rendere operativo il completamento delle infrastrutture autostradali nella Regione Siciliana. Si prevede, sulla tratta A18 (ME-CT), la realizzazione di un nuovo svincolo, del relativo casello autostradale e delle conseguenti modifiche infrastrutturali e tecnologiche;

Visto che l'area di progetto è stata individuata nei pressi di Ali Terme (ME);

Valutato che nella definizione del progetto è stata posta parziale attenzione al rispetto delle norme di settore ed alle previsioni degli strumenti pianificatori, nonché all'integrazione dell'opera nel contesto territoriale ed alla migliore rispondenza alle esigenze trasportistiche valutate localmente e su scala più ampia;

Considerato che la zona di progetto risulta in parte pressoché pianeggiante e priva di ostacoli di particolare rilievo e solo parzialmente occupa una zona acclive. L'asse autostradale è fiancheggiato dal tracciato della SS 114 e dalla linea ferroviaria. Tali infrastrutture attraversano, mediante viadotti, l'alveo dell'adiacente Torrente Fiumedinisi che, essendo un corso d'acqua invernale, rimane asciutto per la maggior parte dell'anno. Nelle immediate vicinanze dell'area di progetto si sviluppa l'abitato di Ali Terme, attrezzata località di soggiorno e cura termale;

MINISTERO
DELLA TUTELA DEL
CULTURA
DIREZIONE REGIONALE
MESSINA
P. 10/08/88
D. 12/04/96
L. 3/5/2001 n. 6
D. 29.10.1999 n. 490

Considerato che il potenziamento e la riqualificazione della rete stradale ed autostradale dell'isola, nel cui ambito rientra il progetto dello svincolo di Ali Terme, riveste un'importanza strategica ed assolve a diverse finalità;

- ◆ compensare il deficit di collegamenti stradali nelle aree svantaggiate e promuovere il possibile sviluppo di tali contesti, favorendo le iniziative imprenditoriali e la valorizzazione degli aspetti locali
- ◆ operare il riequilibrio dei flussi di traffico, presenti lungo la fascia costiera, allo scopo di limitare la congestione e l'incidentalità ed ottimizzare l'interconnessione modale
- ◆ minimizzare i tempi ed i costi di trasporto
- ◆ contribuire alla connessione dei poli produttivi, e all'integrazione territoriale dei centri minori della provincia di Messina
- ◆ migliorare l'accessibilità alle località turistiche e balneari ed ai centri abitati presenti sulla costa
- ◆ ottimizzare l'interconnessione delle infrastrutture stradali e portuali, per agevolare il traffico delle merci e quello veicolare privato
- ◆ ridurre gli effetti negativi sul territorio, in termini di inquinamento acustico e atmosferico (spostando i flussi di traffico lontano dai centri abitati), e migliorare il livello di sicurezza e la qualità della vita, soprattutto in prossimità delle località litoranee, caratterizzate da un elevato grado di antropizzazione;

Considerato che la durata dei lavori è stimata pari ad anni due;

Considerato che lo studio, è stato condotto secondo quanto richiesto dalle specifiche tecniche allegate al contratto e secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia, ovvero:

- ◆ DIR CEE 85/77 concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati
- ◆ DIR CEE 97/11 che modifica la direttiva CEE 85/377
- ◆ D.P.C.M. 27/12/88 Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità
- ◆ D.P.C.M. n. 377 del 10/08/88
- ◆ D.P.R. 11/02/98 che adegua la normativa italiana alla direttiva CEE 97/11 del 03/03/97
- ◆ D.P.R. 12/04/96 Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22/2/1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale
- ◆ Il DPCM 3/9/1999 – "Atto di indirizzo e coordinamento", che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della L. 22/2/1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione dell'impatto ambientale
- ◆ L.R. 3/5/2001 n. 6 – recante disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2001, art. 91 introduce le norme per la valutazione di impatto ambientale
- ◆ Il D. Leg.vo 29.10.1999, n. 490 con il quale è stato approvato il Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, che abroga e sostituisce la legge 29 giugno 1939, n. 1497 e la L. 8 agosto 1985, n.431, sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche;

1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Valutato che la proposta di progetto è mirata al potenziamento delle infrastrutture in aree svantaggiate e poco connesse alla viabilità scorrevole qual è l'Autostrada A18 Messina-Catania in funzione dello sviluppo



imprenditoriale dell'area e alla necessità di "svincolare" i centri abitati della Sicilia nord-Orientale oggi serviti dalla sola SS 114, arteria che risulta completamente urbanizzata e con conseguenti tempi di percorrenza elevatissimi e conseguente inquinamento emissivo e acustico in area urbana;

Valutato che il progetto si propone di:

- ◆ compensare il deficit dei collegamenti stradali di aree svantaggiate;
- ◆ promuovere lo sviluppo di tali contesti;
- ◆ riequilibrare i flussi di traffico lungo la fascia costiera;
- ◆ minimizzare i tempi ed i costi di trasporto;
- ◆ spostare alcuni flussi di traffico da area urbana a percorso autostradale;

Visto il Piano Generale dei Trasporti (PGT) del 2001 che definisce le linee portanti di un progetto di sistema che, nell'ottimizzare l'utilizzo dei diversi modi di trasporto, è anche capace di perseguire il riequilibrio territoriale allo scopo di sfruttare la risorsa offerta dal Mezzogiorno e di cogliere la grande opportunità presentata dal Mediterraneo;

Visto il piano stralcio di rilievo interregionale per la tutela del rischio idrogeologico e misure di prevenzione per le aree a rischio (L267/98);

Valutato che dato il carattere di insularità della Regione Sicilia non esiste allo stato attuale un piano stralcio di rilievo interregionale per la tutela del rischio idrogeologico che coinvolga l'ambito siciliano;

Vista la Legge Parchi nazionali (L.394/91), per cui i parchi nazionali sono individuati e delimitati;

Considerato che sul territorio ove si insedierà l'opera in progetto non ricadono Parchi nazionali né aree di Riserve naturali statali né aree sensibili come SIC, pSIC, ZPS, zone umide tutelate ai sensi della convenzione di Ramsar 02/02/71;

Considerato che il progetto è compatibile e coerente con:

- ◆ Piano generale dei trasporti (P.G.T.) Il casello autostradale in progetto si integra all'interno della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di primo livello; la realizzazione del nuovo svincolo autostradale si inquadra nelle finalità del P.G.T. ;
- ◆ Piano regionale dei trasporti. L'opera in progetto è coerente con il PRT;
- ◆ Siti di Interesse Nazionale. L'area di progetto non risulta compresa nella perimetrazione di alcun SIN;
- ◆ Programma Regionale di sviluppo (PRS) L.R. 6/88. Tale piano prevede che la realizzazione del nuovo svincolo di Ali Terme possa costituire un incentivo allo sviluppo imprenditoriale e turistico;
- ◆ Documento di programmazione economica – finanziaria (2003-2006) ;
- ◆ Programma Operativo Regionale della Regione Siciliana (POR) Il progetto risulta inserito in tale documento tra le finalità della misura 6.01;
- ◆ Settore Pianificazione e Tutela del Paesaggio Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono Parchi Nazionali Aree vincolate e protette o equiparabili ad essi;
- ◆ Sic pSIC e Zps Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono aree sensibili quali Sic pSIC o Zps;
- ◆ Complemento di Programmazione del POR Sicilia 2000/2006;
- ◆ Accordo di Programma quadro per le infrastrutture (APQ) del 05/10/01. L'opera è inserita tra gli investimenti interamente finanziabili;
- ◆ Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del 30/04/96;
- ◆ Il Piano urbanistico Regionale;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

- ◆ Il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale;
- ◆ Il Piano Regolatore del comune di Ali Terme. L'area di progetto ricade nelle seguenti zone omogenee: E2 (aree agricole) lambita da una parte della rampa di accesso, F (attrezzature pubbliche di interesse territoriale) Rampe di ingresso, uscita e caselli. L'area ferroviaria è interessata marginalmente dal progetto di una rampa di accesso;
- ◆ I vincoli territoriali, ambientali, urbanistici e tecnici in genere;

Considerato che il progetto pur essendo munito di parere positivo del Genio Civile di Messina per il rischio idraulico, non tiene conto delle perimetrazioni in P3 e R2 previste dal PAI e delle relative prescrizioni;

Considerato che, contrariamente a quanto espresso nel SIA, le verifiche di compatibilità del progetto con il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana (PAI, art 1 D.L. 180/98 convertito con modifiche con la L. 267/98 e ss. mm. ii.) e in particolare l'analisi del bacino idrografico del Torrente Fiumedinisi (n.101) e le tavole 614010 e 601130 in scala 1:10.000, anno 2006, relative a:

1. carta della pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione n. 6 e 4
2. carta del rischio idraulico per fenomeni di esondazione n. 6 e 4
3. carta dei dissesti n. 6 e 4
4. carta della pericolosità e del rischio geomorfologico n. 6 e 4

mostrano la presenza di una zona a pericolosità P3 nell'alveo in corrispondenza della foce torrente Fiumedinisi, non evidenziata né nella documentazione progettuale fornita, né dall'Ufficio del Genio Civile di Messina;

Valutato che tale area è estesa 4.8 ha circa nel comune di Ali Terme e circa 4.4 ha nel territorio di Nizza di Sicilia. L'area è contornata da modestissime coperture in P 2 e P 1. I siti di attenzione relativi hanno i seguenti codici:

- ◆ 101-E-5AT-E01
- ◆ 101-E-5NI-E01;

Valutato che il progetto in argomento interferisce con l'area a pericolosità per fenomeni di esondazione P3 soltanto per la parte riguardante l'allargamento del viadotto autostradale per la realizzazione della corsia di decelerazione (impalcato, fondazioni e pile) e per il nuovo muro d'argine del Torrente; tutto il resto del progetto è fuori dai limiti di pericolosità idraulica, geomorfologica e di dissesto. Una modestissima fascia di terreno ai margini dell'alveo è campita in rischio idraulico R2;

Considerato che il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana (PAI, art 1 D.L. 180/98 convertito con modifiche con la L. 267/98 e ss. mm. ii.) disciplina al capo II (Disciplina delle aree a pericolosità idraulica) art. 11 per le aree a pericolosità P3 e P4 i possibili interventi su opere pubbliche soltanto a determinate condizioni (commi 4d, 4h, e 6), e che, sulla base della documentazione fornita, le stesse non risultano rispettate;

Considerato che tutte le altre carte e le relative relazioni esaminate, ad eccezione della zona focale del Fiumedinisi, comportano rischio e pericolosità idraulica, geomorfologica e dei dissesti, nulli per l'area di progetto e per un significativo intorno;

Valutato che relativamente agli aspetti vincolistici, le opere di progetto interessano principalmente la fascia di rispetto dei corsi d'acqua e relative sponde, come riportato all'art. 146 comma 1, lett. c) del D Lgs 490/99 (che aggiorna quanto contenuto nella Legge Galasso), e le fasce di rispetto previste dalla L.R. 78/76 e non sono presenti, sul territorio interessato dall'intervento, beni storico-architettonici, archeologici o naturalistici vincolati;

LI'AMBIENTE
RITORNO AL MARE
Verifico
VIA e VAS
Commissione

Valutato che non vi sono attraversamenti di Aree naturali protette SIC, pSIC, ZPS, Siti Natura 2000 e SIN e che queste si trovano a diverse decine di Km di distanza;

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Considerato che lo svincolo di Ali Terme si inquadra in un contesto delimitato dai Caselli di Roccalumera da una parte e Messina Tremestieri dall'altra; il primo ubicato a 4 Km in direzione Sud ed il secondo posizionato a circa 12 Km in direzione Nord dall'area di interesse. In entrambi i casi per raggiungere la cittadina di Ali Terme è indispensabile percorrere la SS 114, attraversando un'area satura, completamente antropizzata ed edificata, realizzata nel corso degli anni senza alcuna soluzione di continuità tra Messina e Taormina, ove i mezzi lambiscono l'aggregato urbano privo - il più delle volte - di marciapiedi. Il progetto con la realizzazione del Casello autostradale permette di limitare questi attraversamenti con lo spostamento del traffico urbano a traffico autostradale, con effetti significativi sulla sicurezza, sui livelli di rumore, sulla qualità dell'aria e, in generale, sulla salute pubblica;

Visto che le caratteristiche salienti del progetto consistono in:

- ◆ realizzazione di alcuni sottovia per l'attraversamento delle sedi attuali di strade statali, ferrovie e della stessa autostrada
- ◆ rotatoria per l'innesto sulla SS 114 nella zona a valle del tracciato esistente
- ◆ allargamento a quattro corsie del viadotto sul torrente Fiumedinisi
- ◆ realizzazione di accessi, parcheggi, piste e caselli per l'esazione del pedaggio e uffici di pertinenza, sistemazione a verde;

Visto che la progettazione dello svincolo in esame è stata effettuata tenendo conto delle condizioni di traffico attuale e delle previsioni di crescita dello stesso nell'ambito di pertinenza dello svincolo attraverso un articolato e complesso studio del traffico; questo prende in considerazione tutta una serie di dati di circolazione registrata in autostrada e sulla SS 114, in prossimità del sito, e alcune previsioni negli anni a venire fino al 2015;

Visto che i risultati dello studio del traffico e del suo possibile incremento in futuro giustificano la realizzazione di un nuovo svincolo allo scopo di decongestionare la SS 114, quasi interamente urbanizzata, con una diminuzione prevista di traffico del 20 % circa sulla strada statale ed un aumento non superiore al 15 % del transito autostradale;

Valutato che i risparmi di ore e di denaro fino all'anno 2015 saranno compresi tra euro 15.827.280 e euro 19.640.640, in funzione della crescita della domanda con risparmi di percorrenza annua di veicoli x Km compresi 28.195.520 e 34.181.520;

MINISTERO D
DELLA TUTELA DEL
COMMISSIONE A
dell'ingegnere

Considerato che l'importo previsto del progetto ammonta a euro 20.000.000 generalizzato dell'utenza, nel giro di pochi anni;

Visto che il progetto prevede l'occupazione di in due aree di cantiere di circa 6.500 m² di superficie;

Considerato che il progetto prevede scavi per 21.826 m³, rilevati per 45.062 m³, e stimando la percentuale di riutilizzo dei materiali escavati al 50 %, si ha un fabbisogno di 23.236 m³ con un esubero di 10.913 m³ non utilizzabili. I dati sono forniti solo su base ipotetica, non supportati da studi e indagini sul terreno;

Valutato che le caratteristiche geologiche e strutturali dell'area di interesse, desunte dagli elaborati progettuali, sembrano far ritenere la possibilità di un utilizzo di terre sbancate certamente superiore al 50 % ipotizzato;

Valutato che l'opera prevede un ricorso eccessivo al calcestruzzo armato specie con la posa in opera di grandi muri a faccia vista di altezza fino a 9.5 metri, senza opere di mitigazione;

Valutato che non esistono in alcuna parte del progetto previsioni di utilizzo di sistemi di ingegneria naturalistica né di architettura del paesaggio;

Valutato che l'inserimento dell'opera nel paesaggio è poco curata, specie nella zona di monte ove maggiormente carenti sono le soluzioni progettuali di inserimento e di mitigazione e si fa ricorso a grandi muri in calcestruzzo a faccia vista;

Valutato che il progetto prevede anche la posa in opera di un grande argine in alveo della Fiumara

Fiumedinisi di altezza pari a tre metri circa e lunghezza pari a oltre 200 metri;

3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Valutato che l'area di interesse è fortemente acclive nella parte di monte e sub-pianeggiante nella parte di valle, costituita dai depositi fluviali sabbio molto permeabili prodotti dal torrente Fiumedinisi;

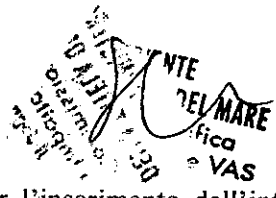
Considerato che la successione stratigrafica tipica in corrispondenza dell'area di progetto è caratterizzata dalla presenza di formazioni di origine alluvionale recenti che ricoprono la formazione dei cosiddetti "Conglomerati di Allume" di età pleistocenica;

Visto che l'attuale normativa (O.P.C.M. n. 3519 del 28 aprile 2006 e s.m.i.) inserisce il territorio in studio tra le zone sismiche di 1^a categoria, con coefficiente sismico C = 0,09;

Considerato che le aree destinate all'insediamento dello svincolo e delle sue pertinenze, è adibita prevalentemente ad attività colturali agrumicole con presenza di piante di ulivo che il progetto prevede parzialmente di espiantare;

Valutato che sia per la fase di costruzione che per quella di esercizio sono stati parzialmente stimati, in fase di progettazione, gli effetti di interazione opera/ambiente fisico quale suolo e sottosuolo;

Considerato che data la presenza di sabbie e ghiaie a bassa resistenza allo scavo o al riporto, in concomitanza all'assenza di emergenze morfologiche o geomorfologiche, e in funzione della elevata antropizzazione dell'area, l'impatto, relativamente alla componente geologica, è stato valutato di grado medio;



Considerato che per l'inserimento dell'infrastruttura è stata scelta la zona a monte dell'autostrada, con caratteristiche di basso valore paesaggistico, adatta all'ubicazione del piazzale esazione-pedaggio, ma ricca invece di elementi di pregio come la vegetazione spontanea, i sistemi agricoli, l'abbondante presenza di acqua imbrigliata in antiche condotte superficiali, terrazzamenti agricoli eccetera, anche se sono presenti aree degradate come l'alveo del Fiumedinisi;

Considerato che il progettista ha cercato di mantenere, mediante gli attraversamenti, la continuità territoriale, anche per favorire il passaggio faunistico. Si sono previste opere di smaltimento delle acque meteoriche per evitare percolazioni di sostanze inquinanti sui suoli ed alvei sottostanti;

Considerato che l'opera principale di tutto il progetto e intervento di maggior impegno è costituita dall'allargamento del viadotto Fiumedinisi (carreggiata per Messina), necessario per ospitare la pista di decelerazione dell'uscita da Catania e che è stata scelta la soluzione di una struttura in affiancamento all'attuale resa solidale all'esistente, da realizzare su pile in alveo e impalcato in calcestruzzo. Il viadotto in argomento ricade in area P3 perimetrata dal PAI;

Valutato che come importanza segue poi il manufatto a spinta per il sottopasso della linea F.S. e della S.S. 114 e che altre opere impegnative sono i due sottopassi previsti rispettivamente per la pista di accesso per Messina e per l'uscita da Catania;

Valutato che tutti i sottopassi verranno realizzati senza alcuna interruzione del traffico veicolare e ferroviario con la tecnica cosiddetta a spinta;

Valutato che il sito è caratterizzato dalla presenza, in adiacenza all'area di progetto del Torrente Fiumedinisi a carattere di fiumara. La fluenza superficiale è presente soltanto durante le precipitazioni. La falda idrica si trova ad elevata profondità leggermente al di sopra del livello medio marino, ed è sfruttata da numerosi pozzi;

Visto che il progetto è corredato di relazione idraulica e tavole della sistemazione idraulica e di visto dell'Ufficio del Genio Civile di Messina, nonostante le diverse prescrizioni del PAI, e che gli studi idraulici condotti hanno verificato la compatibilità idraulica delle opere in progetto con il comportamento del torrente in caso di evento eccezionale;

Valutato che l'opera, relativamente all'aspetto idraulico nell'area al di fuori della perimetrazione di pericolosità, non interferisce con l'idrologia superficiale del territorio, anche in funzione del progetto dettagliato di smaltimento e allontanamento delle acque meteoriche. La diminuzione della quota di infiltrazione, dovuta a impermeabilizzazione del suolo è compensata dalla posa in opera di manufatti di smaltimento;

Considerato che il progetto analizza alcune delle componenti naturali del territorio con studi su clima, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;

Considerato che nella documentazione fornita si dichiara che in funzione della modesta acclività non si prevedono fenomeni franosi di alcun tipo, e che i grossi sbancamenti sono protetti da elevati muri in calcestruzzo a faccia vista, senza ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica;

Valutato che il SIA ha tenuto conto, oltre che degli strumenti pianificatori trasportistici (PGT, PGRT ed urbanistici del Comune interessato e del PRS della regione Sicilia), anche parzialmente degli strumenti vincolistici che gravitano sull'area di interesse;

Visto che, per quanto attiene la vegetazione l'area di interesse si presenta estremamente varia, con morfologia acclive nella fascia di monte e subpianeggiante a valle; che il suolo per la sua elevata fertilità si presta alle colture più svariate e sono presenti oliveti e agrumeti, oltre a vegetazione spontanea;

Valutato che nel territorio in esame sono stati rilevati, dai redattori degli studi specialistici, elementi faunistici associati all'ambiente agrario quali il Biacco, o Biscia nera, tra i rettili e il Barbagianni tra i

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Vertical column of handwritten notes and signatures on the right margin, including the letters 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z' and various scribbles.

32000 H
200
MINISTER
DELLA TUTELA DI
Commissio
dell'Impatto
il 2000

volatili. Tra le popolazioni potenziali dell'area si possono inserire la volpe, il riccio, il topo campagnolo, il topo selvatico, la lucertola campestre, la lucertola siciliana, la gazza, la capinera, il pettirosso, il cardellino, la tortora;

Considerato che l'ambiente in esame, a causa della forte pressione antropica, è ormai depauperato di risorse della catena alimentare per cui la fauna potenziale è quasi totalmente assente;

Considerato che l'impatto sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio, in considerazione delle attuali condizioni infrastrutturali presente, si può considerare medio ed elevato relativamente ad alcune componenti solo in fase di cantierizzazione;

Considerato che:

- ◆ la livelleta stradale si avvicina il più possibile alla quota del piano di campagna
- ◆ i rilevati non hanno superato elevate altezze, altrimenti si sono previsti viadotti
- ◆ le luci dei viadotti sono state previste ampie per favorire il passaggio della fauna e per migliorare la visione percettiva
- ◆ si sono previste opere di smaltimento delle acque meteoriche per evitare percolazioni di sostanze inquinanti sui suoli ed alvei sottostanti
- ◆ la modellazione delle scarpate e delle trincee ripristina la continuità con l'intorno
- ◆ si sono chiaramente privilegiate le aree a basso pregio naturalistico, evitando di interferire con impluvi naturali ed accostandosi alla viabilità esistente per ridurre al massimo l'apertura di nuove piste d'accesso
- ◆ si è previsto l'uso di pannellature fonoassorbenti mobili per ridurre sia l'emissione di rumore che la dispersione di polveri ed inquinanti (effetto schermante) e dunque il disturbo alla componente vegetazionale (coltivata) e faunistica limitrofa;

Valutato che l'area di progetto non presenta aspetti naturalistici di forte rilievo, ad eccezione della componente arborea costituita da colture agrumicole e uliveti e dalla componente culturale contadina di regimazione delle acque ad uso agricolo nella zona di monte. Sono state comunque individuate le interferenze dell'opera con le principali componenti ambientali e sono state previste una serie di misure di contenimento, e mitigazione, al fine di ridurre in modo consistente le interazioni negative dovute alle azioni di progetto dirette ed indirette durante tutte le fasi del progetto. Le forme di compensazione risultano assenti;

Valutato che il progetto prevede quali opere di mitigazione;

- ◆ scelta di aree degradate da destinare alla cantierizzazione
- ◆ utilizzo di pannellature fonoassorbenti sulle aree di cantierizzazione per limitare il disturbo da rumore sulla fauna limitrofa
- ◆ sottopassi faunistici
- ◆ barriere acustiche in legno
- ◆ rinverdimento delle scarpate e dei muri di contenimento
- ◆ riforestazione delle aree degradate e/o di cantiere;

Valutato che esistono numerose misure progettuali per il contenimento, la mitigazione e la compensazione sia in fase di cantiere che post operam, ma debbono comunque essere considerate insufficienti in relazione al tipo di intervento;

Valutato che per garantire una continuità ecologica non interrompendo gli equilibri bio-fisico-chimici del territorio sono previsti degli attraversamenti per le specie faunistiche strettamente legate al substrato, mammalofauna ed erpetofauna, in prossimità dei rilevati dello svincolo, ma senza ulteriori approfondimenti;

Valutato che il progetto non prevede alcunché sulla possibilità di trapiantare alberi esistenti, con particolare riferimento alle specie pregiate quale l'olivo;

Considerato che nell'area d'indagine non si rilevano beni culturali ed ambientali puntuali;

Considerato che i problemi legati alla percezione del manufatto sono stati analizzati sia dall'ottica dell'autostrada sia dall'ottica del paesaggio circostante e che i relativi impatti sono considerati accettabili;

Valutato che il progetto può essere reso di gran lunga migliore sotto il profilo ambientale qualora venissero adoperate tecniche di ingegneria naturalistica e si facesse minor ricorso a elevati muri in calcestruzzo lasciati a faccia vista;

Considerato che il comune di Ali Terme interessato dal nuovo svincolo autostradale, al momento della campagna di monitoraggio, non è dotato di un piano di zonizzazione e che è stata effettuata una campagna di misure fonometriche in prossimità delle principali infrastrutture che attualmente insistono sul territorio di studio. Il monitoraggio ha avuto luogo nei giorni 16 e 17 Aprile 2008. Precedentemente è stato eseguito un sopralluogo nell'area che è servito per il censimento dei recettori puntuali da utilizzare nelle simulazioni e nelle misurazioni, nonché per l'individuazione dei recettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo);

Valutato che la campagna di misure fonometriche è troppo modesta in relazione ai tempi di rilevamento, e che le simulazioni acustiche dedotte risultano essere poco attendibili anche in relazione al corretto dimensionamento delle strutture di mitigazione;

Visto che nelle aree di progetto, le principali sorgenti di rumore sono identificabili nei flussi di traffico che transitano sull'autostrada A18 Catania-Messina. Altre sorgenti di rumore sono i flussi di traffico presenti sulla viabilità locale (SS 114), la vicina tratta ferroviaria e quelle dovute alle attività commerciali, industriali e civili tradizionali. Tutte le stazioni hanno mostrato in diverse ore del giorno e della notte livelli di rumore compresi tra 52.6 e 67.3 dB;

Considerato che viene proposta una vasta serie di strumenti atti a prevenire o a contenere la formazione di eccessive sorgenti di rumore nella fase di cantiere che riguardano la scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni, manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, modalità operazionali e predisposizione del cantiere;

Valutato che dallo studio effettuato nella configurazione post operam, con il calcolo dei livelli di concentrazione del PM₁₀ e nel rispetto di quanto espressamente richiesto dalla normativa di settore, si evince che sui recettori puntuali identificati:

- ◆ le concentrazioni di PM₁₀ stimate nell'ipotesi di emissioni controllate rientrano nei limiti previsti dalla normativa
- ◆ in fase di esecuzione si debbono mettere in atto le prescrizioni operative individuate, per contenere al massimo la dispersione di polveri;

Valutato che dallo studio effettuato nella configurazione operativa futura, con il calcolo dei livelli di concentrazione degli inquinanti CO, NO₂ e PM₁₀ e nel rispetto di quanto espressamente richiesto dalla normativa di settore, si evince che sui recettori puntuali identificati:

- ◆ Le concentrazioni attuali degli inquinanti CO, NO₂ e PM₁₀ ricavate dalla campagna di monitoraggio non presentano criticità nell'area interessata dal progetto di realizzazione dello svincolo di Ali Terme
- ◆ in riferimento alle condizioni di esposizione cronica, i valori di concentrazione degli inquinanti indagati, calcolati laddove richiesto su base annuale, sui 29 recettori puntuali scelti, sono al di sotto dei limiti di immissione previsti dalla normativa

32/AN
 32/AN
 32/AN
 32/AN
 32/AN
**MINISTERO
 DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE
 E DEL TERRITORIO**
 Commissario
 Impianto /
 15/07/07

- ◆ in riferimento alle condizioni di esposizione acuta ottenute scegliendo opportunamente i parametri meteorologici ed i flussi di traffico, la realizzazione dell'opera in progetto comporta localmente aumenti generalizzati dei livelli di concentrazione per il NO₂ ed il PM₁₀
- ◆ Tali aumenti sono comunque conformi alla normativa di settore e dunque inferiori ai limiti di legge e comunque vengono ampiamente compensati dallo spostamento delle sorgenti puntuali di inquinamento (mezzi che transitano) dalle aree densamente urbanizzate, edificate e popolate prospicienti la SS 114, all'ambito autostradale, con significative ricadute in termini globali di salute pubblica
- ◆ Il monossido di carbonio non presenta alcuna criticità;

Considerato che le simulazioni fornite indicano che l'impatto sulla componente atmosfera indotto dalla fase di funzionamento a regime della infrastruttura è contenuto nei limiti della normativa vigente e per alcuni recettori risulta anche trascurabile;

Valutato che la realizzazione dello Svincolo di Ali Terme, circa a 4,5 km da Roccalumera e a 17 km da Messina-Sud (Tremestieri), comporterà un consistente alleggerimento dei flussi di traffico, e conseguentemente dei livelli di inquinamento atmosferico, sulla viabilità costiera in funzione del fatto che la S.S. n. 114, nella zona di interesse è ormai completamente urbanizzata;

Valutato che la realizzazione dell'opera non prevede adeguati sistemi di inserimento nel paesaggio, e che tutta la zona di monte è interessata dalla presenza di massicci muri in calcestruzzo armato alti fino a 9.5 metri e lasciati a faccia vista;

Considerato che il progetto prevede la posa in opera in alveo della Fiumara Fiumedinisi di un massiccio muro in calcestruzzo armato alto 3 metri e lungo 200 metri circa con modesta riduzione dell'alveo e posa in opera di pile di sostegno in affiancamento a quelle esistenti, per cui l'Ufficio del Genio Civile di Messina ha dato parere favorevole pur in presenza di zone a pericolosità P3 previste dal PAI;

Valutati gli effetti benefici, in termini di traffico, emissioni, vibrazioni, eccetera, dovuti all'allontanamento di parte del traffico da una zona urbana (SS 114) a una sede autostradale per effetto della realizzazione del progetto;

4 Considerazioni conclusive

Considerato che il progetto attuale e il relativo SIA non hanno superato tutte le criticità espresse dal precedente parere n. 760/2007 per i quadri di riferimento progettuale, programmatico e ambientale;

Considerate le rilevanti carenze e incongruenze relative al quadro di riferimento progettuale, ambientale e programmatico;

Valutato che il progetto non comprende i riferimenti e le relazioni rispetto a tutti gli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso e le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori;

Valutato che il quadro di riferimento programmatico è carente di analisi rispetto ai seguenti strumenti pianificatori:

- a) Piano di tutela delle acque ed approvazione del programma degli interventi. (ordinanza commissariale 27 dicembre 2007)
- b) aggiornamento del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico del fiume Simeto e il bacino del fiume San Leonardo, lago di Pergusa e lago di Maletto e l'area territoriale tra i bacini del fiume

Simeto e del fiume Alcantara. (Decreto Presidenziale 25 settembre 2008)

- c) Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana, Anno 2004
- d) Piano Regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria, anno 2007
- e) D.A. n° 35 del 21/02/2007 (Assessorato Territorio ed Ambiente -Regione Siciliana) sull'inquinamento elettromagnetico, contenente un Allegato tecnico per procedere alla verifica del rispetto dei limiti di cui al DPCM dell'8/07/2003
- f) D.A. n° 196 del 11/09/2007 (Assessorato Territorio ed Ambiente -Regione Sicilia) sull'inquinamento acustico, contenente un Allegato tecnico "Linee guida per la classificazione in zone acustiche del territorio dei comuni della Regione Siciliana
- g) Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006 (Assessorato Agricoltura e Foreste - Regione Sicilia)
- h) Prescrizioni di massima e di polizia forestale per i boschi e terreni sottoposti a vincolo idrogeologico nella prov. di ME 2006;

Visto che è stato trasmesso per le vie brevi, al termine della riunione di sopralluogo, la relazione paesaggistica redatta ai sensi dell'art.3 del D.C.P.M. del 12 dicembre 2005 e due pareri dell'Ufficio del Genio Civile di Messina n. 20590 del 17/06/2009 e n 21335 del 23/06/2009 relativi alla compatibilità idraulica e geomorfologica in data 22/07/2009 con nota prot. DSA-2009-19700;

Valutato che il quadro di riferimento progettuale è carente per gli aspetti, urbanistici e vincolistici in generale e presenta incongruenze tra quanto riportato nelle legende delle carte tematiche e le cartografie stesse allegate alla progettazione definitiva e non tiene conto di:

- a) del D.Lgs. n. 42 del 22 Gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"
- b) dell'Ambito di piano n.9 "Catena settentrionale (Monti Peloritani)", e le relative NTA del Piano
- c) nella Relazione Paesaggistica lo studio dell'inserimento paesistico dello svincolo nel contesto territoriale (anche attraverso foto simulazioni) non sviluppa i propositi indicati. La stessa relazione non è corredata da studio visivo con dati sulla frequentazione e accessibilità dei punti di vista o dei corridoi visivi aventi maggiore rapporto di intervisibilità con il progetto proposto;

Considerato che il quadro di riferimento ambientale presenta carenze del progetto di inserimento paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura in modo che essa non comprenda elementi di disturbo o di alterazione, ma che invece contribuisca al mantenimento della qualità paesaggistica, non rilevata dalla documentazione valutata, che, specie nella zona di monte, contraddistingue il luogo, acquisendo la capacità di intervenire con la qualità che solo un progetto costruito sulle basi dell'architettura del paesaggio può perseguire e garantire;

Valutato che la campagna di misure fonometriche risulta non rappresentativa dello scenario ante operam e quindi i suoi dati non utilizzabili in maniera esaustiva per simulazioni post operam e progettazione delle opere di mitigazione;

Considerato che specificatamente riguardo alla completezza degli elaborati progettuali, il progetto non prevede l'analisi di diverse soluzioni alternative che evidenzino la scelta della soluzione adottata anche in funzione di un'attenta analisi costi benefici, ad eccezione di alcune soluzioni previste in una prima fase in alveo e spostate successivamente;

Considerato che il progetto non utilizza moderne tecniche di ingegneria naturalistica; queste, come è noto, sono il risultato di un approccio culturale sostanzialmente differente da quello tradizionale, basato sulla sostenibilità ambientale, sull'inserimento dell'opera nel contesto, rilevandone le connessioni con la rete ecologica e anzi potenziandola, su base multidisciplinare, così da ottenere risultati non solo nell'esecuzione immediata ma soprattutto nel mantenimento e nei processi di gestione nel tempo; le tecniche di ingegneria naturalistica debbono essere adottate, con particolare riferimento, per i muri e le vasche, eliminando, per quanto possibile, il calcestruzzo, limitando, per quanto possibile, gli sbancamenti e i movimenti di terra e fornendo un progetto di maggiore utilizzo di terre sbancate;

30/11/08
DELLA TUTELA
Commissione
dell'Impar
d. 18

Considerato che per quanto attiene la situazione compromessa delle discariche abusive esistenti in alveo della fiumara Fiumedinisi, il progetto non prevede una sostanziale riqualificazione con asportazione di tutte le microdiscariche, gli sfabbricidi, i materiali organici e inorganici di rifiuto deposti nel tempo, compresi i frammenti di manufatti in cemento-amianto, operando una separazione tra i rifiuti passibili di riutilizzo quali inerti, sfabbricidi ecc., all'interno dello stesso cantiere, e separando gli altri avviandoli ad adeguati siti di stoccaggio;

Considerato che non è presente un rilievo delle essenze arboree esistenti, segnalando quelle di pregio con progetto di reimpianto delle unità espianate come ad esempio gli alberi di ulivo, e cercando al contempo di mantenere anche l'agrumeto e la sua cultivar specifica, quale elemento di qualità agroambientale e paesaggistica tipica del luogo. Inoltre non è presente una specifica descrizione del "patrimonio agroalimentare" di particolare qualità e tipicità, qualora nel territorio in esame siano presenti aree di cui al punto 2 i) dell'allegato V al dD.Lgs. 4/2008 (art. 21 del D.Lgs 228/2001) potenzialmente impattate dall'opera in progetto;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere negativo riguardo alla compatibilità ambientale del progetto "Autostrada Messina-Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme"

COMMISSIONE REGIONALE DEL MARE
VERIFICA
L. 15/05/2010 n. 41
DIREZIONE REGIONALE
D'ALCANTARE
L. 15/05/2010 n. 41
Verifica
L. 15/05/2010 n. 41
e VAS

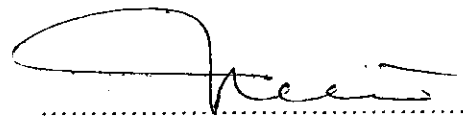
Presidente Claudio De Rose

ASSESENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSESENTE

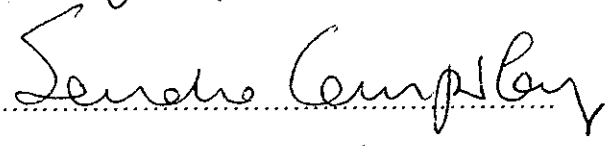
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



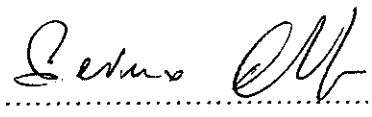
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



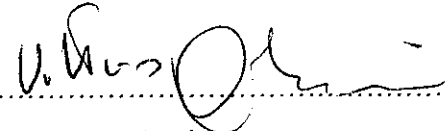
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



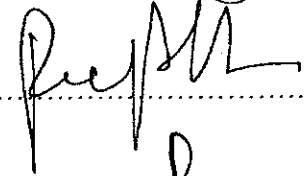
Prof. Saverio Altieri



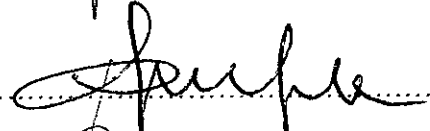
Prof. Vittorio Amadio



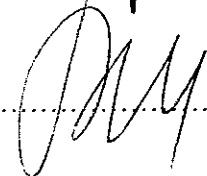
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello



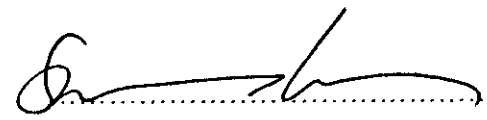
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi

ASSESENTE

Ing. Stefano Bonino

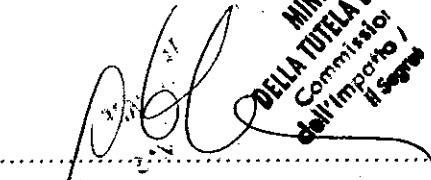


Ing. Eugenio Bordonali

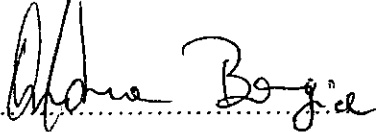
ASSESENTE



Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia



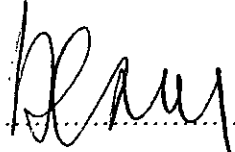
Prof. Ezio Bussoletti



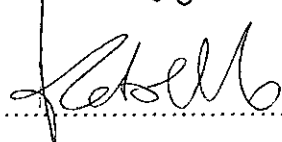
Ing. Rita Caroselli



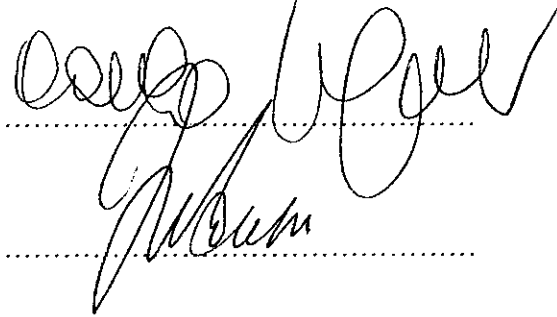
Ing. Antonio Castelgrande



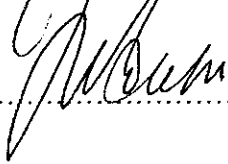
Arch. Laura Cobello



Prof. Ing. Carlo Collivignarelli



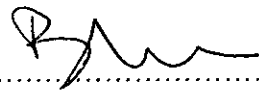
Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

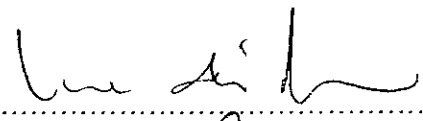
Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno



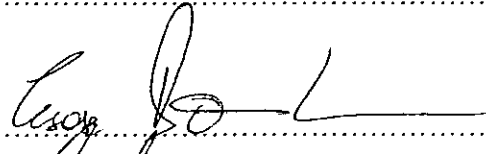
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo



Dott. Cesare Donnhauser



Ing. Graziano Falappa



MINISTERO DELL'INTERIO
COMMISSIONE REGIONALE
REGIONE SICILIA
CANTONE CATANIA

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

MARE
AS

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta
di N° 3 (tre) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 21/11/03

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione