



COMUNE DI SANTA TERESA DI RIVA
Città Metropolitana di Messina



**REALIZZAZIONE DEL NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE
DI SANTA TERESA VAL D'AGRO' DELL'AUTOSTRADA A18 MESSINA**
CATANIA E CORRISPONDENTI COLLEGAMENTI ALLA VIABILITA' ORDINARIA
CUP: F91B13000720001 CIG: 8059580FCD



PROGETTAZIONE

Mandataria:



PROGER S.p.A.
DIRETTORE TECNICO
Dott. Ing. Stefano PALLAVICINI

Mandante:



PROGIN S.p.A.
DIRETTORE TECNICO
Dott. Ing. Lorenzo INFANTE



DINAMICA s.r.l.
DIRETTORE TECNICO
Dott. Ing. Antonino SUTERA

PROJECT MANAGER DELL'R.T.I.:	RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:
Dott. Ing. Carlo LISTORTI	Dott. Ing. Antonio GRIMALDI
PROJECT MANAGER ASSISTANT:	Dott. Ing. Salvatore RUSSO
PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURALE:	Dott. Ing. Lorenzo INFANTE
	Dott. Ing. Michele PIRRO
PROGETTAZIONE STRUTTURALE:	Dott. Ing. Stefano PALLAVICINI
	Dott. Ing. Paolo IORIO
PROGETTAZIONE IMPIANTI TECNOLOGICI:	Dott. Ing. Enrico D'ARGENZIO
GEOLOGO:	Dott. Geol. Marco SANDRUCCI
RESPONSABILE GEOTECNICA:	Dott. Ing. Ylenia MASCARUCCI
ESPERTO IDROLOGIA ED IDRAULICA:	Dott. Ing. Umberto RICCI
COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:	Dott. Ing. Davide FERLAZZO
RESPONSABILE INTERFERENZE E ESPROPRI:	Geom. Antonino CHILLE'
RESPONSABILE DELLA QUALITA':	Dott. Ing. Jacopo BENEDETTI
GIOVANE PROFESSIONISTA:	Dott. Ing. Domenico DICUONZO

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Relazione paesaggistica

Questo elaborato è di proprietà della Proger S.p.A. pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte senza l'autorizzazione scritta dello stesso. Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è stato fornito.	Commessa	Nome File	Codice Elaborato			Rev	Scala		
	P20062	D0901-URL01_01.dwg	D	09	01	U	RL	01	01

REVISIONI	-	-	-	-	-	-
01	10/05/2021	RECEPIMENTO OSSERVAZIONI CAS	PANARELLO	RUSSO	RUSSO	
00	25/01/2021	EMISSIONE	PANARELLO	RUSSO	RUSSO	
REV.	DATA	MOTIVAZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	

RESPONSABILE DELLE INTEGRAZIONI DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

R.U.P.: Dott. Ing. Onofrio CRISAFULLI
Supp. R.U.P.: Dott. Ing. Adriano GRASSI

VISTI/APPROVAZIONI:



Mandatario



Mandante



Comune di Santa Teresa di Riva – Città Metropolitana di Messina

Realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Santa Teresa val d'Agrò dell'autostrada A18 Messina-Catania e corrispondenti collegamenti alla viabilità ordinaria

RELAZIONE PAESAGGISTICA

RELAZIONE PAESAGGISTICA



Comune di Santa Teresa di Riva – Città Metropolitana di Messina

Realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Santa Teresa val d'Agrò dell'autostrada A18 Messina-Catania e corrispondenti collegamenti alla viabilità ordinaria

RELAZIONE PAESAGGISTICA

RELAZIONE PAESAGGISTICA

1	CONTENUTI E STRUTTURA DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA	3
2	STATO ATTUALE	4
2.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: coerenza della proposta con gli strumenti urbanistici e con le norme di settore	4
2.2	PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO DI MESSINA.....	4
2.3	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO	8
3	ELABORATI DI PROGETTO.....	15
4	DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE	20
4.1	COMPONENTE PAESAGGIO	20
4.2	OBIETTIVI DI PROTEZIONE PAESAGGISTICA.....	22
4.3	POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE	22
4.4	MISURE DI MITIGAZIONE	23
4.5	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	24



RELAZIONE PAESAGGISTICA

1 CONTENUTI E STRUTTURA DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

La presente Relazione Paesaggistica, nell'ambito del Progetto Definitivo relativo ai lavori di *REALIZZAZIONE DEL NUOVO SVINCOLO AUTOSTRADALE DI SANTA TERESA VAL D'AGRÒ DELL'AUTOSTRADA A18 MESSINA-CATANIA E CORRISPONDENTI COLLEGAMENTI ALLA VIABILITÀ ORDINARIA* è stata redatta ai sensi dell'art. 146, comma 3, del D.lgs. n. 42 del 22/01/2004 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*" e ss.mm.ii. e correda, unitamente al progetto dell'intervento proposto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 159, comma 1 e 146, comma 2, del sopra citato *Codice dei beni culturali e del paesaggio* (art. 1 del Decreto).

Il presente elaborato è, altresì, redatto in conformità ai contenuti dello schema approvato con D.A. della Regione Siciliana n. 9280 del 28/07/2006, relativo alla Relazione Paesaggistica, **e contiene le analisi paesaggistiche e ambientali e gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica delle opere, con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale Paesaggistico di Messina - Ambito 9 "Area della catena settentrionale – Monti Peloritani"**.

Ai fini della valutazione, da parte dell'Amministrazione competente, della compatibilità paesaggistica dell'intervento, la presente relazione Paesaggistica, redatta **in conformità ai contenuti dello schema approvato col D.A. n. 9280**, contiene gli elementi necessari alla verifica di compatibilità e, in particolare, gli elaborati di seguito riportati:

1) STATO ATTUALE

- Descrizione, attraverso stralci cartografici dei caratteri e del contesto paesaggistico dell'area di intervento.
- Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da ogni fonte normativa, regolamentare e provvedimentale; indicazione della presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio.
- Rappresentazione dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, effettuata attraverso ritrazioni fotografiche e schizzi prospettici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.

2) ELABORATI DI PROGETTO

- *INQUADRAMENTO DELL'AREA E DELL'INTERVENTO: Planimetria generale quotata su base topografica di scala adeguata alla tipologia di opere oggetto di intervento;*
- *AREA DI INTERVENTO: Planimetria e sezioni dell'intera area con l'individuazione delle opere di progetto;*
- *OPERE IN PROGETTO: Piante, prospetti e sezioni quotate degli interventi di progetto; Testo di accompagnamento con la motivazione delle scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica lì dove definiti dai vigenti Piani Paesaggistici d'Ambito, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriranno le opere previste, alle misure di tutela ed alle indicazioni della pianificazione paesaggistica ai diversi livelli. Il testo esplicita le ragioni del linguaggio architettonico adottato, motivandone il riferimento alla tradizione locale ovvero alle esperienze dell'architettura contemporanea.*

3) DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

- *Simulazione dettagliata dello stato dei luoghi per effetto della realizzazione del progetto, resa mediante foto modellazione realistica (rendering fotorealistico computerizzato o manuale), comprendente un adeguato intorno dell'area d'intervento, al fine di consentire la valutazione di compatibilità, nonché di adeguatezza, delle soluzioni adottate nei riguardi del contesto paesaggistico.*
- *Valutazione delle pressioni, dei rischi e degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico, sia in fase di cantiere che a regime, con*



particolare riguardo per quegli interventi che sono sottoposti a procedure di valutazione ambientale nei casi previsti dalla legge.

- Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, dovranno essere indicate le opere di mitigazione, sia visive che ambientali previste, nonché evidenziati gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati e potranno essere proposte le eventuali misure di compensazione (sempre necessarie quando si tratti di interventi a grande scala o di grande incidenza).

2 STATO ATTUALE

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: coerenza della proposta con gli strumenti urbanistici e con le norme di settore

Il presente Quadro di Riferimento Programmatico fornisce una ricognizione dei Piani e Programmi vigenti, nonché del regime vincolistico esistente, relativamente ai quali viene effettuata l'analisi di coerenza esterna degli interventi di progetto proposti.

Nella fattispecie, ai fini dell'analisi di coerenza della proposta di progetto con gli obiettivi di tutela paesaggistica, verranno considerate le relazioni dell'intervento proposto con il **Piano Territoriale Paesaggistico di Messina – Ambito 9**.

In particolare, dall'esame della cartografia del P.T.P., di seguito riportata, è stato rilevato che alcune porzioni dell'area di intervento sono individuate quali **Beni Paesaggistici ai sensi dell'art. 134 lett. b) - Aree Tutelate per legge, del D.lgs. n. 42/2004**, risultando tutelate ai sensi dell'art. 142 lett. a) e c) del D.lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii, che recitano rispettivamente, *sono di interesse paesaggistico e sottoposti alle disposizioni di questo Titolo: a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; b) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.*

In particolare, le opere interne alle suddette aree, sono relative alla realizzazione di due rotatorie, una in prossimità del lungomare e una in prossimità del torrente Agrò.

Tale circostanza impone che, propedeuticamente alla realizzazione delle opere, venga acquisito il Nulla Osta della competente Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina, cui è finalizzata la presente Relazione Paesaggistica.

Inoltre, alcune opere di progetto relative alla viabilità locale (rotonda

A seguire si riportano gli stralci cartografici del P.T.P. di Messina e il regime vincolistico relativo agli ambiti in cui ricadono le aree di intervento al fine di verificarne la compatibilità con le previsioni progettuali.

2.2 PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO DI MESSINA

Il Piano Territoriale Paesaggistico di Messina - Ambito 9 "Area della catena settentrionale – Monti Peloritani" (adottato con D.A. 090 del 23/10/2019 come approvato con D.A. 6682 del 29/12/2016 e con le modifiche di cui al verbale del 17.09.2019 dell'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio) è stato redatto in adempimento alle disposizioni del D.lgs. n.42 del 22/01/2004 e ss.mm.ii..

Il Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9, articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle Linee Guida, persegue i seguenti obiettivi generali:

- a) *Stabilizzazione ecologica del contesto ambientale, difesa del suolo e della biodiversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;*
- b) *Valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio dell'Ambito/i, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;*
- c) *Miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.*



Inoltre, in attuazione dell'art. 135 del Codice, il Piano Territoriale Paesaggistico definisce, per ciascun ambito locale (Paesaggio Locale), specifiche prescrizioni e previsioni coerenti con gli obiettivi delle Linee guida. Nelle norme tecniche di piano vengono dettate, infatti, specifiche disposizioni volte: al mantenimento delle caratteristiche dei beni sottoposti a tutela; all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio tali da non diminuire il pregio paesaggistico di ciascun ambito; al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromesse o degradate, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti e integrati; all'individuazione di interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile. Nella fattispecie, l'area di intervento ricade nell'ambito del **Paesaggio Locale 3 "Grandi valli: Pagliara, Savoca e Agrò"** (art. 23 NTA del PTP). Come anticipato, alcune porzioni dell'area di intervento sono individuate quali **Beni Paesaggistici ai sensi dell'art. 134 lett. b) - Aree Tutelate per legge, del D.lgs. n. 42/2004**, risultando tutelate ai sensi dell'art. 142 lett. a) e c) del D.lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii.. Per tali aree, il P.T.P. prevede **Livello di Tutela 1 e Aree di Recupero** di cui a seguire si riportano le relative prescrizioni tratte dalle N.T.A. del P.T.P.:

3a. Paesaggio dei torrenti e dei valloni (fasce di rispetto fluviale, art.142, lett. c)

Livello di Tutela 1

Obiettivi specifici. Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

- *rimozione dei detrattori ambientali lungo l'alveo delle aste fluviali, con il recupero ambientale e la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua interessati dalla presenza di opere idrauliche non compatibili con i caratteri paesistici e ambientali originari;*
- *contenimento delle eventuali nuove costruzioni, che dovranno essere a bassa densità, di dimensioni tali da non incidere e alterare il contesto generale del paesaggio agropastorale e i caratteri specifici del sito e tali da mantenere i caratteri dell'insediamento sparso agricolo e della tipologia edilizia tradizionale. A tal fine le costruzioni dovranno essere adeguatamente distanziate tra loro, in modo che non alterino la percezione del paesaggio;*
- *valorizzazione del patrimonio architettonico rurale, e individuazione di itinerari e percorsi per la fruizione del patrimonio storico culturale;*
- *mantenimento degli elementi di vegetazione naturale presenti o prossimi alle aree coltivate (siepi, filari, fasce ed elementi isolati arborei o arbustivi elementi geologici rocce, timponi, pareti rocciose e scarpate, fossi), in grado di costituire habitat di interesse ai fini della biodiversità;*
- *conservazione dei valori paesistici, mantenimento degli elementi caratterizzanti l'organizzazione del territorio e dell'insediamento agricolo storico (tessuto agrario, nuclei e fabbricati rurali, viabilità rurale, sentieri);*
- *tutela e valorizzazione dell'agricoltura in quanto presidio dell'ecosistema e riconoscimento del suo ruolo di tutela ambientale nelle aree marginali;*
- *tutela dell'agricoltura da fattori di inquinamento antropico concentrato (scarichi idrici, depositi di inerti, industrie agroalimentari, etc.);*
- *localizzazione di impianti tecnologici, nel rispetto della normativa esistente, nelle aree agricole dovranno essere preferite zone già urbanizzate (aree per insediamenti produttivi, aree produttive dismesse) e già servite dalle necessarie infrastrutture;*
- *utilizzo dell'ingegneria naturalistica per qualunque intervento sul corso d'acqua e sulle aree di pertinenza;*
- *tutela dei valori percettivi del paesaggio e delle emergenze geomorfologiche;*
- *recupero paesaggistico, ambientale ed eliminazione dei detrattori.*
- *In queste aree non è consentito:*
 - *realizzare opere di regimentazione delle acque (sponde, stramazzi, traverse, ecc.) in calcestruzzo armato o altre tecnologie non riconducibili a tecniche di ingegneria naturalistica;*
 - *a eccezione di quelle mobili stagionali, realizzare serre provviste di strutture in muratura e ancorate al suolo con opere di fondazione;*
 - *realizzare cave;*
 - *realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti e materiale di qualsiasi genere.*



3h. Paesaggio della fascia costiera soggetta a processi di degrado e trasformazione urbana (fascia di rispetto costiero, art.142, lett. a)

Area di recupero

Si attua quanto previsto nelle norme generali di cui all'art.20 per la categoria "aree di recupero".

I piani di recupero dovranno essere indirizzati a:

- alla conservazione dei valori paesaggistici, al contenimento dell'uso del suolo, salvaguardando gli elementi caratterizzanti il territorio;
- recupero paesaggistico con particolare attenzione alla qualità architettonica del costruito in funzione della mitigazione dell'impatto sul paesaggio;
- eliminazione dei detrattori ambientali, garantendo il restauro dei beni e dei valori paesistici e naturalistici, il recupero dei Beni storico-artistici e la riqualificazione delle dune;
- riqualificazione del rapporto tra il mare e la costa, garantendo ove possibile, la ricostruzione della rete ecologica; In queste aree non dovrà essere consentito:
 - realizzare nuove edificazioni e/o interventi che comportino consumo di nuovo suolo;
 - realizzare nuovi manufatti costieri od opere che alterino i flussi delle correnti marine o che possano arrecare danni alla flora marina;
 - realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti o materiali di qualsiasi genere;
 - realizzare cave;
 - realizzare impianti industriali.
- in corrispondenza delle foci dei Torrenti Pagliara, Savoca e Agrò, per 150 mt dalle sponde e 300 mt dal mare, realizzare edifici o manufatti di qualsiasi genere, a esclusione delle opere di regimentazione delle acque effettuata con uso dell'ingegneria naturalistica.

A seguire si riportano gli stralci cartografici del P.T.P. relativamente all'area di intervento.



Figura 2-1_PTP Messina – Stralcio Tavola Beni paesaggistici

Fonte: <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer>



Figura 2-2_PTP Messina – Stralcio Tavola Regimi Normativi

Fonte: <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer>



Figura 2-3_PTP Messina – Stralcio Tavola Componenti del Paesaggio

Fonte: <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer>

Inoltre, gli obiettivi di qualità paesaggistica del PTP, prevedono che indirizzi e prescrizioni siano orientati a:

- assicurare la salvaguardia dei valori ambientali, morfologici e percettivi dei versanti della dorsale peloritana e dell'alta valle, dei sistemi fluviali e della costa;
- promuovere azioni per il riequilibrio naturalistico ed ecosistemico;
- ridurre e/o eliminare l'impatto negativo delle attività estrattive e delle urbanizzazioni disseminate lungo la litoranea e nei fondovalle;



- conservare e ricostituire il tessuto agrario e il patrimonio storico-culturale che si configurano come elementi fondamentali del tessuto territoriale.

In considerazione delle indicazioni e delle prescrizioni individuate, per le aree in oggetto, non sono stati rilevati vincoli paesaggistici inibitivi, bensì autorizzativi, pertanto, per la realizzazione delle opere sarà necessario acquisire il propedeutico Nulla Osta della competente SS.BB.CC.AA. di Messina.

2.2.1 Verifica preventiva dell'interesse archeologico

Ai sensi dell'art. 25 del D.lgs. n. 50/2016, ai fini dell'applicazione dell'art. 28, c. 4, del D.lgs. 42/2004, il presente Progetto Definitivo è corredato di apposita relazione Archeologia volta alla verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Al fine di evitare sovrapposizioni di trattazione, per la disamina degli aspetti Archeologici relativi all'area di intervento, si rimanda interamente alla Relazione Archeologica di cui sopra; mentre, a seguire verranno approfonditi gli aspetti finalizzati alle valutazioni di compatibilità paesaggistica delle opere in oggetto.

2.3 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO



Figura 2-4 Planimetria con individuazione punti di scatto



Figura 2-5 – Foto n. 1



Figura 2-6 – Foto n. 2



Figura 2-7 – Foto n. 3



Figura 2-8 – Foto n. 4



Figura 2-9 – Foto n. 5



Figura 2-10 – Foto n. 6



Figura 2-11 – Foto n. 7



Figura 2-12 – Foto n. 8



Figura 2-13 – Foto n. 9



Figura 2-14 – Foto n. 10



Figura 2-15 – Planimetria con individuazione punti di scatto



Figura 2-16 – Foto n. 11



Figura 2-17 – Foto n. 12

3 ELABORATI DI PROGETTO

Rinviando agli Elaborati grafici e di testo, nonché agli studi specialistici, allegati al presente Progetto Definitivo per l'approfondimento degli aspetti progettuali, a seguire si riporta una breve descrizione della proposta di progetto ai fini della valutazione paesaggistica dell'intervento proposto.

3.1 FINALITÀ DELL'INTERVENTO

La realizzazione dello svincolo autostradale "Santa Teresa - Val D'Agrò", si propone il prioritario obiettivo di dotare il comprensorio della Val d'Agrò di un'idonea via di fuga in caso di eventi calamitosi, ricoprendo un ruolo di primaria importanza per la pubblica incolumità.

Il nuovo svincolo, migliorerebbe inoltre il funzionamento del sistema infrastrutturale favorendo più celeri collegamenti locali con i comuni della vallata e decongestionando il traffico connesso con l'attraversamento dei comuni limitrofi. Ne deriva che l'infrastruttura di progetto avrebbe importanti ripercussioni sull'economia dell'intero comprensorio della Vallata dell'Agrò e del Savoca con notevoli benefici per il settore turistico-commerciale e, quindi, occupazionale, garantendo collegamenti rapidi con l'aeroporto internazionale Fontanarossa, implementazione del trasporto merci e passeggeri, migliore intercettazione dei flussi turistici.

3.2 PREVISIONI DEL PROGETTO PRELIMINARE

Il progetto preliminare dello "Svincolo autostradale Santa Teresa - Val d'Agrò", agli atti dell'Amministrazione comunale e posto a gara per l'affidamento dei Servizi Tecnici di Architettura e Ingegneria, come estratto dalle accluse Relazioni tecnico-descrittive, si proponeva, mediante la realizzazione del suddetto svincolo, il perseguimento dei seguenti obiettivi:



- **alleggerire il traffico veicolare sulla S.S. 114 e sulle infrastrutture provinciali e comunali;**
- **garantire più rapidi collegamenti locali e di medio raggio, a servizio dell'intera Val d'Agrò;**
- **decongestionare i centri abitati interessati regolarmente dal traffico dei mezzi pesanti;**
- **assicurare una valida via di fuga in caso di calamità naturali;**
- **assicurare notevoli benefici ambientali, sgravando i centri abitati dal traffico di attraversamento, e spostando le "sorgenti" di inquinamento sia acustico che ambientale lontane dai "ricettori" più sensibili.**

In particolare, il progetto preliminare prevedeva un nuovo svincolo autostradale posizionato nella porzione di territorio che si trova tra gli svincoli di Taormina e quello di Roccalumera, ricadente per intero sul territorio del comune di Santa Teresa di Riva, posizionato a 5 km circa da Roccalumera e 10 km circa da Taormina. La progettazione prevedeva due fasi operative per la realizzazione dell'opera:

- **Lotto A - Svincolo autostradale "Santa Teresa-Val d'Agrò";**
- **Lotto B - Lavori di miglioramento della viabilità per l'accesso allo svincolo.**

Inoltre, il casello autostradale era ubicato in prossimità del polo artigianale, per permettere al traffico veicolare pesante di non riversarsi sulle strade provinciali e statali e si prevedeva di sfruttare le esistenti aree di servizio nella zona Barracca del Comune di Santa Teresa di Riva.

La soluzione proposta per lo svincolo si articolava nelle seguenti quattro rampe:

- Rampe in ingresso autostrada: Rampa indiretta C-A; Rampa diretta C-B;
- Rampe in uscita dall'autostrada: Rampa semidiretta B-C; Rampa diretta A-C.

demandando la geometrizzazione e il tracciamento dei vari tronchi costituenti lo svincolo alle successive fasi di progettazione. Per il casello di esazione, il progetto prevedeva 4 corsie in uscita e due in entrata; in totale sei corsie totalmente automatizzate.

3.3 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

3.3.1 Inquadramento territoriale

L'area oggetto di intervento, ricade nel comune di Santa Teresa di Riva, provincia di Messina e fa parte dell'Unione dei Comuni delle valli Joniche dei Peloritani.

La Provincia di Messina si affaccia a Nord sul Mare Tirreno e ad Est sullo Jonio, confinando con le province di Enna e Palermo sul versante Occidentale, e con la provincia di Catania sul versante Meridionale.

Il territorio è prevalentemente montuoso, a eccezione delle piane alluvionali alle foci dei corsi d'acqua. La pianura più estesa, la Piana di Milazzo, si sviluppa fra i comuni di Milazzo e Barcellona Pozzo di Gotto.

La dorsale montuosa che percorre il versante sudorientale della provincia è rappresentata, nel primo tratto, dai *Monti Peloritani*, naturale prosecuzione della dorsale Appenninica.

La catena montuosa dei Peloritani si estende per circa 65 Km e le sue propaggini degradano progressivamente nella Valle del Fiume Alcantara.

Geologicamente, i Peloritani sono considerati la prosecuzione della catena dell'Appennino Calabro, apparentemente interrotta dallo Stretto di Messina. Sollevatisi durante l'orogenesi verificatasi nelle ere Mesozoica e Cenozoica, mostra lembi dell'antica impalcatura cristallina (come testimoniano gli scisti cristallini dell'era Paleozoica), frantumata e alterata fino al punto di essersi trasformata in sabbia, poco coerente e franosa. Queste caratteristiche motivano la presenza delle "*fiumare*" (caratteristiche soprattutto lungo il litorale jonico), torrenti stagionali che erodono profondamente il terreno scorrendo in brevi valli molto inclinate e sovralluvionate. Tra le cime più alte della catena montuosa del Peloritani sono da annoverare Monte Pizzo di Vernà (1.287 m), Monte Polverello (1.279 m), Monte Scuderi (1.253 m), Monte Antennammare (1.127 m), Monte Cavallo (1.216 m), Monte Portella Mandrazzi (1.125 m), Pizzo della Croce (1.214 m), Monte Paiano (1.023 m). La vetta del Monte Scuderi, dalla cui sommità è possibile osservare i versanti dei due mari, con una visuale a 360 gradi dalle Isole Eolie alle coste Calabresi, fino all'imponente massiccio dell'Etna, offre uno dei più bei panorami dell'isola siciliana. Lungo il versante nordoccidentale si sviluppano, invece, per circa km 70 in direzione della provincia di Palermo, i *Monti Nebrodi*. Vette aguzze, massicci imponenti e suggestivi angoli silvestri prorompono sulle dorsali solcate da fiumare tortuose.



Il paesaggio è caratterizzato dall'alternanza di coltivazioni intensive e macchie di vegetazione spontanea con presenza di piante pregiate, testimonianza del progressivo diradarsi delle foreste di cui i Peloritani e i Nebrodi erano ricoperti. Tuttavia, nonostante l'insediamento umano abbia, per alcuni versi, condizionato l'ambiente, le catene montuose sopra descritte, rappresentano tutt'oggi, il polmone verde della Sicilia. Queste zone sono un punto di riferimento per gli stormi di uccelli in transito migratorio, tra cui si annoverano numerose specie di rapaci quali capovaccaï, sparvieri, poiane, nibbi e falchi pecchiaioli, oltre al tristemente famoso falco pellegrino, oggetto di scriteriato sterminio per mano dei bracconieri.

La popolazione, nel corso degli anni, si è concentrata prevalentemente lungo costa abbandonando, i centri collinari e favorendo la grande espansione delle borgate marittime, che sarebbero state riconosciute comuni autonomi dalla fine del secolo XIX.



Figura 3-1_ Vista aerea dell'area di intervento – Foce del Torrente Agrò.

3.3.2 Contesto Territoriale e Socio-Economico

La città di Santa Teresa di Riva è ubicata sul litorale jonico della provincia di Messina, in prossimità della foce del torrente Agrò, a una distanza di circa 35 km dal capoluogo di Provincia e a circa 15 km dal polo turistico di Taormina.

Il comune rivierasco, punto di riferimento per l'intera zona jonica, conta oggi circa 9370 abitanti posizionandosi all'ottavo posto, fra i comuni della provincia di Messina, per dimensione demografica. Presenta un'estensione territoriale di 8,13 kmq caratterizzata da una fascia costiera con sviluppo pari a circa 3,3 km, compreso tra le aste fluviali di origine torrentizia denominate Savoca e Agrò. A tergo sorge la zona collinare che si spinge verso l'entroterra ove sorgono le frazioni di Misserio e Fautari.

Il comune di Santa Teresa di Riva, la cui economia locale si fonda, prevalentemente su commercio e servizi e turismo balneare, fa parte del Consorzio di Promozione turistica Val d'Agrò insieme ai comuni di Antillo, Casalvecchio Siculo, Forza d'Agrò, Furci Siculo, Limina, Roccafiorita, Sant'Alessio Siculo, Savoca. Santa Teresa di Riva è, inoltre, sede di un mercato dedicato alla vendita dei prodotti della Valle d'Agrò che costituisce una forte attrattiva sia per la popolazione locale che per i turisti. Nella stessa vallata, patrimonio dell'UNESCO, sorge la Basilica di San Pietro e Paolo monumento di unione fra cultura bizantina araba e Normanna. Infine, il comune di Santa Teresa di Riva fa anche parte dell'Unione dei Comuni delle Valli Joniche dei Peloritani e del distretto turistico Taormina-Etna.

3.3.3 Sistema infrastrutturale esistente

Il sistema infrastrutturale che caratterizza l'area oggetto di intervento è costituito da:

- ◆ **Autostrada A18 Palermo-Messina;**
- ◆ **Strada Statale n. 114;**
- ◆ **Strade Provinciali n. 12 e n. 19;**
- ◆ **Linea ferroviaria Messina-Catania.**



In particolare, la viabilità di collegamento tra i Comuni della Val d'Agrò è servita dalla rete autostradale A 18 direzioni Messina/Catania e Catania/Messina, attraverso i caselli in ingresso/uscita di Roccalumera e Taormina, e dalla Strada Statale 114. L'area di interesse è inoltre servita da Strade Provinciali e dalla Linea ferroviaria Messina/Catania.

3.3.4 Le aree di Intervento

In relazione alle preliminari indagini territoriali, le aree di intervento, dal punto di vista urbanistico, ricadono generalmente in zona già vincolata dalle fasce di rispetto autostradali, mentre dal punto di vista ambientale e paesaggistico sono soggette a parere della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina. Sotto il profilo geologico ed idrologico - idraulico e quindi anche del connesso rischio idrogeologico, il Comune di Santa Teresa di Riva, all'interno del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, ricade nel bacino idrografico ed area territoriale denominati "Bacino idrografico della Fiumara d'Agrò ed area tra Fiumara d'Agrò e Torrente Savoca (098)".

Il territorio esaminato è ricompreso all'interno del Foglio I.G.M. (scala 1:50.000) n. 614 e nella sezione C.T.R. (scala 1:10.000) n. 614050. Le principali infrastrutture di trasporto interferenti e/o adiacenti all'area oggetto di intervento sono le seguenti:

- Autostrada A18 Palermo-Messina;
- Strada Statale n. 114;
- Strada Provinciale n. 12 e n. 19;
- Linea ferroviaria Messina-Catania.

3.4 POSSIBILI ALTERNATIVE E DEFINIZIONE DELLA SOLUZIONE DI PROGETTO

3.4.1 Alternative progettuali di localizzazione

La posizione dello svincolo autostradale della Val d'Agrò è stato accuratamente studiato al fine di:

- localizzare le opere nella posizione ottimale dal punto di vista pratico-funzionale;
- evitare ingenti impatti col territorio;
- contenere i costi;

La concomitanza di tali fattori, ha determinato la scelta del tracciato, giungendo alla conclusione che lo stesso potesse essere realizzato unicamente nel tratto in cui è stato pensato, anche per la presenza delle aree di servizio che concorrono a mettere in atto le tre condizioni sopra citate.

Pertanto, a valle dell'analisi delle diverse soluzioni progettuali al fine di individuare la più idonea localizzazione dal punto di vista funzionale, economico, pratico-realizzativo, nonché dal punto di vista delle interferenze con il contesto paesaggistico e ambientale, è possibile sostenere che non sussistono alternative alla localizzazione dell'intervento. Il tutto alla luce della prioritaria esigenza di minimizzare l'impatto paesaggistico e ambientale; l'occupazione temporanea dei terreni privati; il danno economico alle colture ivi presenti.

3.4.2 Definizioni del sito

La definizione del Sito oggetto di intervento è stata operata facendo riferimento sia alla porzione di territorio sulla quale realizzare le opere di progetto, sia le aree immediatamente circostanti in relazione alle quali sono ipotizzabili possibili interazioni dovute alla realizzazione dell'intervento (fase di cantiere) e al suo utilizzo (fase di esercizio).

Pertanto, a monte della localizzazione delle aree di intervento, sono stati eseguiti appositi sopralluoghi al fine di verificare la relazione esistente tra i caratteri ambientali, paesaggistici e antropici ivi presenti e l'opera da realizzare. Attraverso l'analisi dello stato dei luoghi è, quindi, possibile definire le esigenze di progetto, le misure di difesa ambientale da adottare e gli interventi di mitigazione degli impatti da prevedere.

Nella fattispecie, l'intervento di progetto, lo svincolo autostradale della Val d'Agrò, ricade in un comprensorio che conta ben otto comuni con una popolazione di circa 16.400 abitanti.

La realizzazione dello svincolo è di importanza prioritaria per l'intero comprensorio, sia per l'attuale congestione del traffico, sia in considerazione dei disagi connessi alle avverse condizioni meteorologiche



che, di recente, hanno comportato l'isolamento di una parte del territorio in oggetto a causa degli eventi franosi verificatisi lungo le strade regionali e provinciali.

L'intervento ha, quindi, la duplice finalità di decongestionare la viabilità comunale, provinciale e la S.S. 114 sia dal traffico veicolare che dal traffico pesante, e dotare la valle d'Agrò di un'ideale via di fuga in caso di eventi calamitosi. Lo svincolo autostradale Val d'Agrò potrebbe, quindi, scongiurare gran parte dei disagi a cui sono andati incontro gli abitanti della vallata.

In particolare, lo svincolo di progetto, posizionato tra gli svincoli di Roccalumera e Taormina (km 5 circa da Roccalumera e km 10 circa da Taormina), prevede il raccordo con l'autostrada A18. Inoltre, il casello autostradale, ubicato in prossimità del polo artigianale, permetterebbe al traffico veicolare pesante di non riversarsi sulla viabilità locale. Tale elemento di progetto evidenzia ulteriormente l'utilità e l'importanza dell'intervento sia per la sicurezza pubblica sia per l'implementazione del sistema della viabilità locale.

3.5 PREVISIONI DEL PROGETTO DEFINITIVO

Per l'intervento in progetto, nel confermare generalmente le previsioni generali di cui al progetto preliminare agli atti dell'Amministrazione, sulla base dei rilievi, delle indagini e degli studi specialistici a corredo del livello progettuale definitivo, sono state operate sostanziali ottimizzazioni, in stretto riferimento alla normativa specialistica operante, già a partire dalla localizzazione del Casello autostradale, in termini di minor impegno per la porzione di terreno ove risulta ubicato, e in rapporto alle rampe in ingresso e uscita dall'autostrada. Il sistema in ingresso e in uscita prevede quindi le seguenti quattro rampe:

- ◆ **rampa in uscita per chi proviene da Messina;**
- ◆ **rampa in uscita per chi proviene da Catania;**
- ◆ **rampa in ingresso in direzione Catania;**
- ◆ **rampa in ingresso in direzione Messina.**

Particolare cura e attenzione è stata riposta alla progettazione delle **interconnessioni con la viabilità locale esistente**, attraverso la viabilità interna di previsione, al fine di servire e raggiungere le diverse porzioni di territorio interessate dalla realizzanda opera. Per l'inserimento topografico del sistema stradale, come da planimetria di progetto, si prevede la realizzazione di **opere d'arte maggiori** e **opere d'arte minori**. All'interno della categoria *opere d'arte maggiori* rientrano la **galleria artificiale**, le **paratie di pali**, il **cavalcavia asse principale**, il **cavalcavia via Spagnolo**, i vari **sottovia**.

All'interno della categoria *opere d'arte minori* rientrano i **muri di sostegno** in genere.

Completano il progetto le *opere secondarie e accessorie* per la sistemazione del terreno e l'allontanamento delle acque meteoriche fino al corpo recettore.

Per il disimpegno e la fluidificazione del traffico veicolare in ingresso e in uscita, attraverso le rampe autostradali, sono state previste due rotatorie; la prima rotatoria, direttamente connessa, con il Casello di Stazione e la seconda rotatoria a servizio dell'esistente polo artigianale e di riconnessione alla locale viabilità principale e secondaria. Una ulteriore rotatoria è prevista sulla strada lungomare.

A corredo dell'infrastruttura viaria, si prevede la realizzazione di un insieme di strutture di servizio quali *l'edificio di stazione*, *il cunicolo di stazione*, *le isole di stazione*, *la pensilina di stazione* e una *tettoia* a copertura dei posti auto destinati a parcheggio, servite dagli impianti speciali dedicati all'automazione del casello e dagli impianti tecnologici dedicati alle opere civili (elettrico, termico, idraulico e idrico-sanitario, climatizzazione, gruppo elettrogeno, ecc.).

Sulla scorta di quanto sopra descritto e come rappresentato nella *Planimetria di Individuazione delle WBS a corredo del PD (Elaborato D0001-00201)*, è possibile strutturare l'intervento di progetto in tre **MACROCATEGORIE** che consentiranno di valutare gli effetti derivanti dalla realizzazione delle opere facendo riferimento alle porzioni di territorio afferenti agli ambiti interessati dall'interventi:

- 1) **SVINCOLI IN DIREZIONE MESSINA E CATANIA;**
- 2) **CASELLI AUTOSTRADALI E FABBRICATO DI STAZIONE;**
- 3) **COLLEGAMENTI CON LA VIABILITÀ ORDINARIA.**



Per quanto non specificamente descritto nel presente paragrafo si rimanda alla relazione Generale (Elaborato D0001-ORL01) e agli elaborati grafici a corredo del Progetto Definitivo.

4 DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

4.1 COMPONENTE PAESAGGIO

L'insieme di elementi, attività e usi che caratterizzano il territorio rappresentano la componente del sistema territoriale, comunemente chiamata paesaggio.

Come anticipato, nel corso dell'analisi di coerenza con il Piano Territoriale Paesaggistico, l'ambito territoriale oggetto di intervento fa parte del *Paesaggio Locale 3 "Grandi valli: Pagliara, Savoca e Agrò"*.

Tale ambito, caratterizzato dalle valli dei sistemi idrografici Pagliara, Savoca e Agrò, è contraddistinto da una forte connotazione geo-morfologica e dall'alto grado di naturalità della dorsale peloritana. Il complesso montuoso assume una particolare rilevanza paesaggistica nell'arco montano segnato dalle aguzze vette dei Pizzi Pinazzo, Cuti e Monaco che, disponendosi a raggiera, modellano un anfiteatro naturale da cui si domina integralmente la vallata dell'Agrò.

Il manto vegetazionale d'alta quota è caratterizzato da formazioni boschive di Lecci e Roverelle alternate a macchia mediterranea e rimboschimenti forestali con preponderanza di Pino Marittimo, Castagno, Pino Nero e Platano Orientale. In prossimità delle vette, dove si rileva anche la presenza di garighe e praterie steppiche, si riscontrano interessanti biotipi (*Fritillaria messanensis*, *Cystisus scoparius*, *Trifolium savianium*, *Galantus reginae-olgae*) minacciati da pascolo eccessivo.

Il paesaggio agricolo, prevalentemente costituito da agrumeti, è concentrato soprattutto nelle aree di divagazione delle aste fluviali del Savoca e dell'Agrò mentre, nel bacino del Pagliara, si dirada per lasciare posto ad ampie aree brulle.

Le fiumare incidono il territorio impervio e con un andamento molto acclive che si addolcisce progressivamente nella zona collinare, per assumere un andamento pianeggiante in adiacenza alle foci.

Il sistema idrografico costituito dal Torrente Agrò e dai suoi numerosi affluenti (Girasia, Antillo, Mitta, Pietrabianca), nell'area sommitale, percorre strette fenditure che talvolta si trasformano in ripide gole (Gole di Ranciara o San Giorgio) dove si riversano le omonime cascate.

L'abitato si struttura in due differenti sistemi: quello per centri e nuclei puntiformi dell'area interna e quello continuo della fascia costiera, frutto della saldatura di piccoli nuclei manifestatasi nell'ottocento lungo la Strada Statale 114 che, attraversando tutto il versante jonico, ha segnato una naturale direttrice d'espansione.

Oggi, gli insediamenti costieri tendono a svilupparsi verso l'interno con un andamento "a pettine" determinato dall'ulteriore congiunzione dei nuclei storici minori, circostanza che minaccia di cancellare le modalità insediative storiche.

Tra i centri d'origine medievale si distingue Savoca, il cui nucleo originario iniziò a svilupparsi fuori dalla cinta muraria intorno al tardo quattrocento dando luogo a una trama urbana ancora leggibile.

Beni isolati di grande rilevanza e beni collegati alla tradizione contadina s'inseriscono nel contesto ambientale unitamente a piccoli borghi e centri minori come Limina e Roccafiarita, la cui economia trova ancora la sua principale fonte nell'agricoltura e in particolare nella coltivazione delle nocciole e degli ulivi.

Un esempio di architettura minore collegata alla tradizionale attività agro-pastorale è rappresentato dal minuscolo Borgo di Scifi, costituito da un insieme di case ubicate sul versante occidentale di Monte Sant'Andrea, nei cui pressi (nel corso di una campagna di scavi condotta dalla Soprintendenza nel 1997) furono rinvenuti resti di una fattoria d'età imperiale.

Alle falde del frontaliero Monte Sant'Elia, sorge invece il monastero dei SS. Pietro e Paolo che, con Santa Maria di Mili San Pietro a Messina, è un paradigma dell'architettura basiliana della Val Demone.

Ulteriori testimonianze delle attività tradizionali della zona sono i casolari e le abitazioni rurali che punteggiano il territorio e i mulini presso Antillo e in località Ranciara.



I maggiori fattori di criticità presenti nel Paesaggio Locale sono individuabili principalmente nella diffusione di modelli insediativi atipici che congiuntamente a interventi di trasformazione impropri nei centri e nei nuclei storici determinano la perdita delle identità locali. Altri fattori di criticità presenti nel Paesaggio Locale sono dovuti ad attività estrattive non autorizzate che hanno determinato ampi squarci alle pendici di Pizzo Castelluzzo, replicati in misura più contenuta anche in altre zone del paesaggio (Sparagonà, Grotte, Rocche Nere, Contura inferiore).

Dal punto di vista morfologico è possibile schematizzare il versante peloritano sopra descritto nelle seguenti componenti:

- Stretta fascia litorale con andamento della costa pressoché rettilineo
- Versanti più o meno scoscesi con creste strette e alte cime disposti lungo un crinale;
- Numerose e profonde "fiumare", che incidono il rilievo e formano ampie vallate alluvionali.

L'analisi del processo di formazione e trasformazione del paesaggio, unitamente alla conoscenza percettiva, intesa come capacità di interpretare i segni riconoscibili del territorio, concorrono alla migliore comprensione dei meccanismi che hanno determinato gli assetti territoriali che caratterizzano il paesaggio, anche al fine di valutarne l'importanza della tutela e della conservazione.

La storia del paesaggio assume, infatti, un'importanza fondamentale in quanto rappresenta l'insieme dei fenomeni evolutivi e dei processi interattivi, naturali e antropici, che hanno determinato la modificazione del paesaggio.

Già con il primo avvento dell'agricoltura e della pastorizia, l'opera dell'uomo ha rappresentato un fattore di notevole modificazione dell'ambiente vegetale, al fine di preparare i terreni per il pascolo e la messa a dimora delle colture. Dalla caduta dell'Impero Romano, fino ad oggi, l'abbandono e la ripresa dell'agricoltura e delle campagne hanno rispettivamente favorito la progressiva ripresa della superficie forestale, ovvero la relegazione delle stesse nei luoghi più inaccessibili e difficili da coltivare (sponde aspre di torrenti e fiumi, crinali delle montagne). Ad oggi, con il graduale e ancora inarrestabile esodo dalle campagne buona parte del suolo è rimasto libero e disponibile per il pascolo praticato ancora con metodi arcaici.

Nella fattispecie, anche l'area oggetto di intervento ha risentito del conflitto tra uomo e natura che, soprattutto negli ultimi decenni, ha determinato una massiccia trasformazione e degradazione dell'ambiente. Come evidenziato ai paragrafi precedenti, dall'analisi della carta dell'uso del suolo è possibile rilevare la presenza di sistemi colturali e particellari complessi in cui piccoli appezzamenti di seminativo, di agrumeti o di legnose agrarie (oliveto) assumono, talvolta, carattere residuale e sono ricavate tra aree incolte, a pascolo o con substrato roccioso affiorante.

Tali sistemi sono propri delle zone in cui, le condizioni morfologiche o l'elevata presenza antropica, favoriscono il frazionamento delle particelle e la varietà delle colture; caratteristica, questa, che si riscontra più frequente, intorno ai centri abitati, lungo le vie di comunicazione e nei fondovalle, o associata a insediamenti abitativi minori, come nel caso in esame.

Ampliando l'analisi al comprensorio di riferimento, è possibile notare come gli insediamenti siano connotati dalla presenza di numerosi e piccoli centri di origine medioevale che privilegiano, lungo il versante ionico, il segno delle fiumare e si posizionano al di sotto dei 500 m di quota, mentre i versanti montani appaiono fortemente spopolati e poco accessibili.

Alla fine dell'800 il potenziamento delle vie di comunicazione litoranee e le colture irrigue hanno, inoltre, favorito la formazione di nuovi centri abitati lungo la costa, le cosiddette marine, innescando un processo di urbanizzazione lineare che copre, quasi senza soluzione di continuità, tutta la fascia costiera.

Pertanto, lo sviluppo insediativo e il cambiamento della gerarchia e delle strutture urbane hanno determinato, nella fascia costiera, una forte pressione antropica con profonde e notevoli trasformazioni del paesaggio, mentre nelle aree collinari e montane il progressivo abbandono e il degrado del sistema insediativo e del paesaggio agrario tradizionale.

Alla luce di quanto esposto è possibile identificare i maggiori fattori di criticità presenti nel Paesaggio in esame nell'antropizzazione incontrollata che, unitamente all'impropria trasformazione dei centri e nuclei storici e alla diffusione di modelli insediativi atipici, hanno determinato la perdita delle identità locali e la trasformazione del paesaggio.



Partendo, quindi, dall'analisi dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento e dello stato di fatto dei luoghi, in alcuni casi caratterizzati da spazi residuali (aree limitrofe al tracciato autostradale e alle relative aree pertinenziali), aree incolte, frammenti del paesaggio agrario residuale o tratti dell'esistente viabilità da adeguare, è possibile guardare all'intervento di progetto come opportunità per la riqualificazione del paesaggio nel suo insieme, attraverso lo studio dell'ottimale inserimento paesaggistico e ambientale delle opere nel contesto riferimento.

La progettazione comprende, infatti, anche la contestuale sistemazione delle aree limitrofe al tracciato del nuovo svincolo e il raccordo con l'esistente viabilità autostradale e locale. In tale accezione, l'intervento di progetto, contribuirà alla riqualificazione del paesaggio in termini di rifunzionalizzazione delle aree, sistemazione delle aree a verde e recupero delle aree, implementazione del sistema di fruizione del paesaggio, con conseguente riduzione del traffico e della pressione veicolare sul contesto di riferimento.

Tale opportunità può essere messa in atto solo a valle di un processo di progettazione complesso i cui la proposta di progetto è il risultato di azioni coordinate (con le competenti Amministrazioni) e analisi del paesaggio, delle relative esigenze, criticità, opportunità.

4.2 OBIETTIVI DI PROTEZIONE PAESAGGISTICA

Relativamente alla componente paesaggistica oggetto di indagine, sono stati individuate strategie e obiettivi di protezione del paesaggio. Ai fini dell'analisi di coerenza del progetto proposto e con il prioritario obiettivo di tutela paesaggistica, nella tabella che segue, vengono riportate le strategie e gli obiettivi individuati e le azioni di progetto attraverso le quali si contribuisce al raggiungimento degli stessi obiettivi.

	Strategie/Obiettivi di protezione del paesaggio	Azioni di Progetto per il raggiungimento degli Obiettivi
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> • Tutelare e valorizzazione del patrimonio culturale, inteso come insieme dei beni culturali e dei beni paesaggistici. • Protezione e conservazione del patrimonio culturale. • Tutela e valorizzazione del patrimonio culturale – D.lgs. 42/2004. 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraverso idonee misure di compensazione e mitigazione, sarà possibile contribuire alla riqualificazione dell'insieme del paesaggio interessato, favorendo, mediante la progettazione del verde e la contestuale messa a dimora di specie autoctone, l'ottimale inserimento paesaggistico e ambientale delle opere nel contesto riferimento. • Dall'analisi dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento e dello stato di fatto dei luoghi, in alcuni casi caratterizzati da spazi residuali, aree incolte, frammenti di paesaggio agrario o tratti dell'esistente viabilità da adeguare, è possibile guardare all'intervento di progetto come opportunità per la riqualificazione del paesaggio nel suo insieme, attraverso lo studio dell'ottimale inserimento paesaggistico e ambientale delle opere nel contesto riferimento. • La progettazione comprende, la sistemazione delle aree limitrofe al tracciato del nuovo svincolo e il raccordo con l'esistente viabilità autostradale e locale. L'intervento di progetto, contribuirà alla riqualificazione del paesaggio in termini di rifunzionalizzazione delle aree, sistemazione delle aree a verde e recupero delle aree, implementazione del sistema di fruizione del paesaggio, con conseguente riduzione del traffico e della pressione veicolare sul contesto di riferimento.

4.3 POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Ai fini della valutazione della significatività dei possibili effetti dovuti all'interazione fra il progetto proposto e le caratteristiche del sito, a seguire si riporta la valutazione dei possibili fattori di disturbo sulla componente ambientale paesaggio sia nella fase di Cantiere che nella Fase di Esercizio.



Come specificato ai paragrafi precedenti, la presente proposta di progetto individua le seguenti macrocategorie di intervento che vengono considerate significative ai fini della valutazione dei possibili impatti:

- 4) **SVINCOLI IN DIREZIONE MESSINA E CATANIA;**
- 5) **CASELLI AUTOSTRADALI E FABBRICATO DI STAZIONE;**
- 6) **COLLEGAMENTI CON LA VIABILITÀ ORDINARIA.**

La fase di riconoscimento degli impatti potenzialmente significativi è una delle operazioni più delicate dell'intero processo. Si tratta, infatti, di tradurre le azioni di progetto in fattori di impatto. Fondamentale risulta anche l'analisi delle opportunità che il progetto stesso può rappresentare per migliorare la qualità del paesaggio in oggetto e per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. Nella fattispecie, relativamente alla componente paesaggio, si rileva quanto di seguito riportato.

FASE DI CANTIERE

Gli impatti sul paesaggio sono riconducibili all'occupazione del suolo per l'approntamento del cantiere e delle opere ad esso connesse (uffici, aree di deposito, ecc.), con conseguente impatto visivo dovuto alla presenza di macchinari e materiali da costruzione.

Gli impatti sul paesaggio connessi con la fase di cantiere sono relativi, quindi, alle principali azioni di progetto che, ad ogni modo, produrranno effetti temporanei e reversibili con lo smantellamento del cantiere.

Relativamente agli accumuli dei materiali e dei sedimenti derivanti dalle operazioni di scavo, si specifica che, ove possibile e nelle quantità consentite, una parte degli stessi sarà riutilizzata nell'ambito dello stesso cantiere. Mentre, il materiale di risulta, verrà conferito alla più vicina discarica autorizzata limitando i depositi temporanei. In ogni caso, eventuali depositi temporanei nelle aree di cantiere saranno sistemati in apposite aree e dotati di idonei sistemi di protezione in attesa del conferimento in discarica.

Ulteriori impatti sulla componente paesaggio nella fase di cantiere potrebbero verificarsi anche a causa del trasporto, dello stoccaggio e della posa in opera dei materiali con conseguente movimentazione di mezzi e materiali. Tuttavia, la prevista individuazione di cave e discariche, con l'obiettivo di ottimizzare le distanze di approvvigionamento e conferimento dei materiali, contribuirà a minimizzare gli impatti derivante dalle operazioni di cantiere. Inoltre in considerazione del carattere temporaneo del cantiere e delle lavorazioni, è possibile affermare che non vi saranno impatti significativi sulla componente paesaggio.

FASE DI ESERCIZIO

Come anticipato ai paragrafi precedenti, a opera ultimata, il livello di impatto sul paesaggio può considerarsi genericamente positivo. Infatti, in considerazione dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento e dello stato di fatto dei luoghi, in alcuni casi caratterizzati da spazi residuali (aree limitrofe al tracciato autostradale e alle relative aree pertinenziali), aree incolte, frammenti di paesaggio agrario residuale, tratti della viabilità esistente da adeguare, è possibile guardare all'intervento di progetto come opportunità per la riqualificazione del paesaggio nel suo insieme, anche attraverso lo studio dell'ottimale inserimento paesaggistico e ambientale delle opere nel contesto riferimento.

La progettazione comprende, infatti, anche la contestuale sistemazione delle aree limitrofe al tracciato del nuovo svincolo e il raccordo con l'esistente viabilità autostradale e locale. In tale accezione, l'intervento di progetto, contribuirà alla riqualificazione del paesaggio in termini di rifunzionalizzazione delle aree, sistemazione delle aree a verde e recupero delle aree, implementazione del sistema di fruizione del paesaggio, con conseguente riduzione del traffico e della pressione veicolare sul contesto di riferimento.

4.4 MISURE DI MITIGAZIONE

Per i necessari approfondimenti specifici in materia di emissioni rumorose correlate alla realizzazione dell'opera (fase di esercizio) e alle relative misure da adottare ai fini del contenimento delle stesse, si rinvia interamente alla Sezione 7 – Ambiente e Interventi di Inserimento – Studio Clima Acustico e Atmosferico, a



corredo del presente progetto Definitivo. Mentre, a seguire verranno individuate le misure da porre in essere al fine di mitigare gli impatti durante le fasi cantiere.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI ACUSTICI:

- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi ad elevata rumorosità (> 80 dB) ad una distanza minore di m 50,00 tra loro;
- attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8:00 e le 18:00, con un blocco delle attività tra le 13:00 e le 15:00 e durante il sabato e i giorni festivi;
- utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla vigente normativa di settore;
- pulizia e lavaggio dei mezzi in ingresso e in uscita dal cantiere.

Ai fini della riduzione degli impatti sulla componente faunistica, invece, verranno predisposte tutte le misure necessarie durante i lavori di realizzazione delle opere, adottando le migliori tecnologie e modalità di intervento disponibili, tra cui:

- realizzare un monitoraggio visivo ed acustico finalizzato alla rilevazione della eventuale presenza di animali, all'inizio di tutte le operazioni di cantiere;
- evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non provocare l'allontanamento degli esemplari;
- adottare sistemi soft-start, con una scala di intensità rumorosa crescente, in modo da dare agli eventuali esemplari presenti la possibilità di allontanarsi dall'area di intervento.
- i macchinari utilizzati in cantiere dovranno essere sottoposti a verifica dello stato di conservazione e della conformità alle norme in materia di emissioni rumorose inquinanti (scarichi, carburanti, oli e qualunque tipo di inquinante);
- impiego di barriere fono-assorbenti e realizzazione delle lavorazioni più rumorose in tempi differiti.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VISIVO:

La realizzazione delle opere previste genererà un impatto visivo dovuto all'approntamento del cantiere e allo svolgimento delle relative attività. In merito alla mitigazione degli impatti visivi in fase di cantiere si specifica che una corretta organizzazione spaziale (gestione delle aree di cantiere e dei rifiuti) e temporale (cronoprogramma delle lavorazioni) del cantiere consentirà di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni (nel rispetto delle norme di sicurezza).

4.5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La procedura di analisi della sostenibilità paesaggistica è uno strumento di ausilio al processo decisionale volto ad assicurare che la salvaguardia del paesaggio sia tenuta in debita considerazione sin dalle prime fasi progettuali.

Lo studio della sostenibilità paesaggistica ha, quindi, il prioritario ruolo di contribuire al migliore inserimento del progetto nel contesto, qualunque sia la rilevanza territoriale dell'intervento proposto, al fine di privilegiare la politica della protezione e riqualificazione del paesaggio.

In tale ottica la progettazione dello svincolo autostradale *Santa Teresa - Val d'Agrò* è stata elaborata in considerazione delle le componenti che concorrono alla definizione del paesaggio in esame.

Pertanto, le misure progettuali adottate, unitamente alla tecnologia costruttiva, all'impiego di materiali ampiamente collaudati, nonché alla previsione (ove possibile) del reimpiego dei materiali di risulta, consentiranno di realizzare un'opera che darà garanzia di affidabilità e durabilità, il tutto con il prioritario obiettivo di minimizzare gli impatti sul paesaggio e le ricadute sul territorio.



A conclusione dello studio condotto è possibile sostenere che, dal confronto fra effetti positivi e negativi, derivanti dalla realizzazione dello svincolo autostradale, emerge l'opportunità, nonché la necessità di realizzare il nuovo svincolo, poiché lo stesso produrrà effetti globalmente positivi in termini di sicurezza per la popolazione (dotazione di idonee vie di fuga), implementazione del sistema trasportistico, ottimale fruizione del paesaggio, decongestione della viabilità locale, determinando evidenti benefici per la popolazione stanziale e non. Il tutto anche a valle dell'apposito studio di inserimento ambientale delle opere. Peraltro, i risultati del presente studio concordano con le motivazioni addotte dal proponente Comune di Santa Teresa di Riva, in quanto le aspettative derivanti della realizzazione delle opere trovano riscontro sia in termini di implementazione infrastrutturale che in termini di riqualificazione del paesaggio.

L'analisi della compatibilità paesaggistica dell'intervento risulta, quindi, rispondente alle criticità riscontrate che ne hanno determinato la necessità di realizzazione.

Infine, si specifica che nell'attuazione del progetto e dei relativi processi di formazione non saranno disattesi i prioritari obiettivi di sicurezza, salute, qualità della vita, utilizzo razionale delle risorse naturali, in linea con il principio di sostenibilità dell'intervento.