



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/014/2003/0724

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di raddoppio del tratto Fiumetorto – Cefalù – Castelbuono della linea ferroviaria Palermo – Messina da realizzarsi nei Comuni di Termini Imerese, Campofelice di Roccella, Lascari, Cefalù e Pollina (PA) presentata da ITALFERR S.p.A. con sede in via Marsala 53/67, 00185 Roma, in data 30 settembre 2002 e perfezionata in data 15 novembre 2002;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata dalla stessa ITALFERR S.p.A. in data 5 giugno 2003, a seguito delle modifiche apportate al progetto originario;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR S.p.A. in data 22 maggio e 5 giugno 2003;

VISTA la nota n. 45701 della Regione Sicilia del 4 agosto 2003, pervenuta il 7 agosto 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/26111 del Ministero per i beni e le attività culturali del 28 luglio 2003, pervenuta in data 18 agosto 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 558 positivo con prescrizioni formulato in data 9 ottobre 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato da ITALFERR S.p.A.;

VALUTATO, sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto, dei contenuti dello studio di impatto ambientale e delle osservazioni pervenute, che:

per quando riguarda il quadro programmatico:

- la Rete ferroviaria della Regione Sicilia ha necessità di essere ammodernata e potenziata ed in particolare che la linea Palermo Messina rappresenta una delle direttrici principali non solo a livello regionale, ma anche nell'ambito della Asse ferroviario nazionale Salerno Reggio Calabria-Palermo-Catania;
- tuttora la linea Palermo Messina è penalizzata dall'esistenza di tratte a semplice binario e che il raddoppio del tratto Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono realizzerebbe un notevole incremento nell'offerta dei servizi di trasporto a diverso livello: nazionale per i collegamenti viaggiatori e merci; locale per la sua valenza di trasporto metropolitano verso il capoluogo regionale;
- il progetto rientra negli strumenti di programmazione settoriale nazionale e regionale ed in particolare tra quelli della L.443/2001 (c.d. Legge obiettivo) e relativa Delibera CIPE n.121 del 21 dicembre 2001, negli interventi previsti dal Piano Generale Trasporti, nonché nell'Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Ferroviario, rientrante nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta tra il Governo e la Regione Siciliana in data 13.9.1999;
- il tracciato originario interessava marginalmente un' area archeologica in prossimità del fiume Imera e che per tale motivo, sono state sviluppate una serie di varianti di tracciato di cui quella proposta che è risultata la più idonea a limitare l'interferenza con la suddetta area archeologica. La variante è stata quindi approvata con deliberazione della Giunta Regionale n. 249 del 24-07-02 e del Consiglio Regionale per i Beni Culturali e Ambientali - Gruppo permanente di lavoro per i Beni Archeologici e per i Beni Paesaggistici, Architettonici e Urbanistici nel corso della seduta del 01-08-02;
- il Parco delle Madonie con nota prot. 8991 del 5/12/2002, ha espresso giudizio positivo rispetto al progetto a condizione che *"prima di qualsiasi conferimento di materiale proveniente dagli scavi in cave in area di parco, ancorché destinato al loro recupero, venga richiesto a questo Ente Parco apposito N.O. da rilasciarsi a seguito della presentazione di idoneo progetto di recupero ambientale dell'area di cava che preveda l'esclusiva adozione di tecniche di rinaturazione e di ingegneria naturalistica"*;
- il progetto in esame consistendo nel raddoppio di linea esistente per circa il 33% del percorso, non è incompatibile con le destinazioni d'uso contenute nei PRG dei Comuni attraversati, pur nella necessità di alcuni interventi nella rete viaria locale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

per quando riguarda il quadro progettuale:

- il 47 % del tracciato si svolge in gallerie naturali minimizzando il consumo di territorio e il disturbo paesaggistico;
- RFI ha precisato di non ritenere né indispensabile né strategico il mantenimento della fermata Imera e che pertanto detta fermata non verrà realizzata;
- la stazione di Castelbuono, dovendo svolgere la duplice funzione di stazione capolinea per il servizio metropolitano e di passaggio da singolo a doppio binario, sarà dotata di un piazzale con quattro binari di cui tre di corsa e uno tronco per l'inversione di marcia;
- è stata studiata una soluzione alternativa per la stazione di Castelbuono onde migliorarne l'impatto ambientale e la viabilità di accesso;
- delle 4 discariche individuate nello studio di impatto ambientale due (in località Gratteri e S. Biagio) non sono state considerate idonee mentre i siti più idonei risultano: la cava dismessa Lambertini in località Sciara; la cava Roccalupa situata in agro di Pollina;

per quando riguarda il quadro ambientale:

- il tracciato si mantiene in aree costiere pianeggianti per tutto il primo tratto, dall'inizio alla progressiva km 58+500 circa, caratterizzato geologicamente da depositi marini dei terrazzi dei vari ordini; in tale settore non si hanno dissesti di rilevante importanza;
- la seconda parte del tracciato, interessata per larga parte da terreni di natura flyschoidi, attraversa un'area a morfologia collinare o montana, in cui sono presenti dinamiche di versante accentuate e dove sono segnalati fenomeni di dissesto;
- la parte del tracciato che interessa gli ambiti collinari o montani, si svolge prevalentemente in galleria e che quindi non si producono interferenze con i fenomeni di dissesto segnalati;
- il segmento finale del tracciato in esame, in corrispondenza della stazione di Castelbuono, è posto al di sotto di un versante interessato da terreni in precedenza mobilitati da una frana pregressa, ormai stabilizzata, ma dove è lecito supporre che l'equilibrio delle masse che costituiscono il versante sia precario;
- la prima parte del tracciato, da Fiumetorto a Lascari, si sviluppa su depositi marini che ospitano una consistente falda a pelo libero, con superficie freatica a 2÷3 metri dal piano di campagna;
- che dal punto di vista di un possibile inquinamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei, una infrastruttura ferroviaria comporta pericoli inferiori a quelli insiti in infrastrutture di altro tipo pure presenti nello stesso ambito territoriale;
- dal punto di vista vegetazionale, faunistico ed ecologico, l'area su cui si sviluppa il tracciato relativamente alla prima parte (dall'inizio alla stazione di Lascari) è in genere povera di elementi di naturalità, dominando le colture agrarie di tipo seminativo o orticolo;

- le aree della seconda parte del tracciato, dal punto di vista degli aspetti vegetazionali, ecologici e paesaggistici, possono presentare degli elementi di un qualche interesse, ma che tuttavia tali aree vengono attraversate con un tracciato quasi tutto in galleria;
- in particolare che in prossimità dell'area pSIC "Rocca di Cefalù" (ITA020001), dove il tracciato in pianta lambisce senza toccare tale area, il Progetto prevede un passaggio in galleria naturale, con gli imbocchi posti a notevole distanza dall'area pSIC stessa;
- gli impatti maggiori, dal punto di vista vegetazionale, morfologico e paesaggistico si verificano in corrispondenza del tratto finale del tracciato, dallo sbocco della galleria "Malpertugio" alla stazione di Castelbuono, anche in conseguenza delle interferenze che il tracciato produce nei confronti della viabilità presente (S.S. 113 e S.S. 286);
- che altre interferenze, sia pur di minore importanza, con aree boscate o dotate di vegetazione di un certo pregio si verificano nei brevi tratti allo scoperto, tra gli imbocchi delle gallerie "Cefalù" (lato Messina) e "Sant' Ambrogio" (lato Palermo);
- sono stati individuati con precisione i ricettori che, in assenza di opere di mitigazione e sulla base di modelli previsionali, risulterebbero al di fuori delle norme in vigore in materia di rumore;
- relativamente al fenomeno delle vibrazioni indotte dal futuro esercizio della ferrovia, alcuni edifici appaiono soggetti a livelli di vibrazione superiori a quelli previsti dalla Norma 2631/UNI 9416; per la soluzione del problema legato alle vibrazioni lo studio di impatto ambientale rimanda a successivi "necessari approfondimenti al fine di individuare gli interventi più idonei";
- la soluzione alternativa per la stazione di Castelbuono risulta migliorativa rispetto alla precedente in quanto consente i seguenti benefici:
 - migliore inserimento ambientale del progetto con una notevole riduzione dell'impatto in un'area costiera sottoposta a vincolo paesaggistico;
 - una riduzione del rischio dal punto di vista geologico in quanto l'andamento del tracciato stradale inizialmente previsto interferiva con una paleofrana;
 - una razionalizzazione della viabilità stradale limitrofa, in particolare dell'incrocio tra la S.S.113 e la S.S. 289, nonché il miglioramento dell'accessibilità della stazione anche sotto il profilo della sicurezza;
 - una riduzione dei movimenti di terra pari a circa 30.000 m³ e del calcestruzzo (5000 m³) con diminuzione dell'inquinamento indotto per il relativo trasporto;
- le varie opere e lavorazioni previste possono alterare gli equilibri creatisi nel corpo della frana stabilizzata;
- la realizzazione di vasche di sicurezza idraulica comporterebbe pericoli maggiori, per gli acquiferi dei depositi marini, che non la semplice realizzazione di un efficiente sistema di allontanamento delle acque di piattaforma ed eventualmente di un sistema di isolamento del corpo ferroviario (rilevato);



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il tracciato in esame risulta completamente estraneo all'area pSIC "Rocca di Cefalù" e che pertanto non si rende necessaria una valutazione di incidenza;
- la soluzione alternativa proposta (Variante della Stazione di Castelbuono) riduce fortemente gli impatti considerati, soprattutto quelli di tipo morfologico e paesaggistico, rispetto alla soluzione precedente, tuttavia tale soluzione manca di un adeguato progetto di sistemazione ed inserimento ambientale, in particolare, in corrispondenza della stazione di Castelbuono, permane la necessità di un più approfondito stato delle conoscenze sulla paleofrana che interessa il versante sovrastante la stazione stessa;
- nello studio sono previste le misure di mitigazione atte a riportare, per i ricettori fuori norma, i valori di rumorosità all'interno dei limiti di legge;

CONSIDERATA la nota n.45701 della Regione Sicilia del 4 agosto 2003, pervenuta il 7 agosto 2003, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

"si ritiene che il progetto esibito sicuramente riuscirà a soddisfare l'esigenza di rendere maggiormente efficiente il servizio ferroviario tra i poli terminali di Palermo e Castelbuono, anche ai fini del relativo sviluppo turistico delle aree attraversate e, pertanto, appare, ad avviso di questo Ufficio, meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale.

Preso preliminarmente atto e fatte proprie le mitigazioni proposte in sede di progetto, comprensive di quelle relative alla gestione delle aree di cantiere, nonché le opere di compensazione previste dal proponente, si ritiene tuttavia opportuno esplicitare proposta di prescrizioni e/o raccomandazioni, tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame, che, ove condivise, potranno essere inserite nell'atto conclusivo del giudizio di compatibilità ambientale.

Sebbene il proponente nel SIA faccia riferimento ad una viabilità esistente ritenuta adeguata a recepire i maggiori flussi derivanti dalla realizzazione dell'intera struttura, sarebbe opportuno suggerire, comunque, di effettuare una preventiva verifica sulla capacità della stessa ad essere utilizzata per gli scopi previsti dal progetto, sia in termini di sezione sia in termini di sovrastruttura stradale, per tenere conto dei maggiori carichi in transito.

Il progetto in esame prevede, altresì, la dismissione di alcuni tronchi ferroviari non più utilizzati in quanto sostituiti dalle nuove varianti da realizzare, non specificando, tuttavia, la destinazione delle aree in questione.

Sembra, pertanto, opportuno raccomandare, onde evitare che le aree dismesse vengano lasciate in abbandono, che, quanto meno entro il termine dei lavori, vengano approntati, da parte dei Comuni interessati, i progetti di recupero e destinazione di tali aree.

Per quanto non indicato nel S.I.A., si ritiene che lo smaltimento delle traversine ferroviarie dei tronchi dismessi, nella considerazione che le stesse vengono considerate alla stregua di rifiuti speciali, dovrà essere effettuato secondo le norme e le prescrizioni di legge attualmente vigenti.

Nel prendere atto di quanto indicato ai punti 2.9 e 2.10 della relazione integrativa al S.I.A., si rappresenta, tuttavia, che la soluzione proposta non appare in linea con le richieste di questo Assessorato, di rivisitazione dell'interasse dei piloni di sostegno del viadotto sul fiume Imera, tese

ad evitare una eccessiva interferenza con il regime idraulico del fiume.

Difatti, il proponente ripropone l'originaria soluzione affermando la mancanza di una valida alternativa, per carenza di spazio al di sotto delle travi, la cui sezione, all'aumentare dell'interasse dei piloni, sarebbe diventata incompatibile con i regimi idraulici dell'Imera, che avrebbe potuto essere rappresentata da un ponte in acciaio, scartata in quanto maggiormente impattante sia dal punto di vista paesistico che acustico.

Inoltre non appare adeguatamente motivata l'asserzione che sia durante la fase di costruzione del manufatto che in fase di esercizio, il regime delle portate non verrà assolutamente modificato, nella considerazione che le pile del viadotto più vicine alla savanella verranno fondate su plinti, aventi quota di intradosso di circa 3,5 mt., sostenuti da pali trivellati.

Tale sistema costruttivo potrebbe, infatti, interagire pesantemente sul livello della falda sia superficiale che profonda causando una possibile salinizzazione delle stesse. A tal proposito appare opportuno evidenziare che alla foce del fiume si è ormai formato un ecosistema ormai consolidato costituito da una barra fluviale e da uno specchio liquido navigabile e popolato da specie animali non adeguatamente studiato in sede di S.I.A.

Apprezzabile appare, di contro, l'ipotesi di salvaguardare, durante le fasi di lavorazione, il deflusso delle portate in transito sia modali sia susseguenti ad eventi eccezionali, con la raccomandazione di attuare, in ogni caso, la protezione della qualità delle acque anche nel caso di una eventuale deviazione provvisoria della savanella.

Relativamente alla sistemazione idraulica degli altri corsi d'acqua intercettati in sede di lavorazione, si rappresenta l'esigenza di non alterare lo stato di naturalità già esistente ovvero, ove necessario, di ripristinarlo attraverso opere di rinaturalizzazione almeno per i tratti di intervento.

In particolare si propone di non accogliere la proposta avanzata dal comune di Lascari in sede di Conferenza di Servizio di attuare la sistemazione idraulica del torrente Piletto sino alla foce, accoglibile solo utilizzando elementi naturali e non comprendenti assolutamente elementi in cls.

Analoga proposta si deve avanzare nel caso della sistemazione prevista per il tratto foceale del torrente Malpertugio.

Si rappresenta, altresì, l'esigenza nell'ambito della progettazione esecutiva delle sistemazioni idrauliche di supportare le soluzioni progettuali con un preventivo studio sulla dinamica dei litorali interessati, per evitare di aggravare l'attuale processo erosivo in corso nel paraggio in argomento.

Passando poi all'esame della nuova soluzione relativa alla stazione di Castelbuono, occorre evidenziare che, per quanto riguarda l'inserimento ambientale della stazione medesima, questa appare migliorativa rispetto alla originaria previsione, diminuendo l'impatto visivo per la minore altezza dei muri di contenimento al contorno dell'area di pertinenza della stazione.

Sembra, tuttavia, opportuno esplicitare le proprie perplessità in merito alla soluzione prospettata per il nodo stradale, infatti appare eccessiva la dimensione della rotatoria proposta (diametro interno di 60 mt.) che comporta la realizzazione di notevoli muri di sostegno e relativi riempimenti, sia lato mare che in corrispondenza dell'attraversamento del torrente Malpertugio al margine della rotatoria.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

La soluzione prospettata prevede, inoltre, un ulteriore attraversamento del torrente ed un importante sbancamento tra i due attraversamenti per non interferire con l'estradosso della galleria artificiale ferroviaria.

Ad avviso di questo Assessorato, per tali ragioni, sarebbe più opportuno, ristudiare la parte relativa al nodo stradale, riducendo la dimensione della rotatoria a dimensioni tali da evitare i pesanti interventi ambientali descritti, eventualmente ponendo l'obbligo di ridotte velocità di percorrenza ed allargando le carreggiate stradali, nonché valutando la possibilità di riutilizzo parziale della attuale SS. 286, in modo da evitare il doppio attraversamento del torrente Malpertugio e lo sbancamento in corrispondenza della galleria artificiale, ovvero ricorrendo a soluzioni che non contemplino l'utilizzo di rotatorie, ma tengano conto delle perplessità avanzate da questo Ufficio.

Si deve, infine, far notare che la soluzione prescelta prevede, altresì, la realizzazione di una piazzola eliportuale di emergenza ubicata proprio a ridosso dell'esistente viadotto autostradale ed a breve distanza di due elettrodotti, in una posizione, quindi, estremamente pericolosa per l'atterraggio ed il decollo degli elicotteri di soccorso e, pertanto, si ritiene opportuno chiedere lo spostamento della piazzola in una posizione che assicuri una maggiore sicurezza alle operazioni aeree.

L'entità dei lavori da effettuare, come indicato in sede di progetto, richiede un forte apporto di materiale proveniente dalle cave di prestito individuate dal SIA, nonché prevede, come già accennato, il conferimento a discarica di un elevato quantitativo di materiale di risulta pari a circa 2.500.000 di mc..

Conseguenza di tale necessità di materiale sia in entrata che in uscita dal cantiere è l'elevato utilizzo di mezzi di trasporto che arrecheranno, inevitabilmente un notevole danno sia sotto forma di maggiore inquinamento acustico ed atmosferico alle zone interessate al transito dei mezzi, sia di maggiore traffico veicolare lungo la viabilità utilizzate per il collegamento dei cantieri con i siti scelti di cava e discarica.

Il maggiore onere riscontrato è nel caso del conferimento a discarica del materiale non riutilizzabile in fase di cantiere, discariche ubicate agli estremi della tratta da realizzare (cava Roccalupa in territorio di Pollina, cava Lambertini in territorio di Sciara), per cui sarebbe auspicabile, per ridurre gli impatti sul territorio determinati dal trasporto, utilizzare, ove possibile, la stessa linea ferroviaria per il trasporto del materiale in aree di deposito provvisorio situate all'estremità della linea da raddoppiare, utilizzando il trasporto gommato soltanto per il tratto dalle aree di stoccaggio al sito finale.

Passando poi all'esame degli impatti relativi alla fase lavorativa, si prende atto e si concorda, come già indicato, con le soluzioni mitigative prospettate dal proponente e, soprattutto, con la previsione di effettuare puntuali monitoraggi relativi alle problematiche ambientali già individuate per la fase di realizzazione dell'opera, onde potere attuare le opportune misure attenuative, supplementari a quelle già previste in sede di S.I.A..

È da evidenziare, inoltre, che la quantità di acqua richiesta per le aree di cantiere, stimata in 2.500 mc./giorno, evidenzia l'opportunità di attivare ipotesi di risparmio e di, eventuale, riutilizzo dei reflui depurati provenienti dalle attività di cantiere, avendo cura, nel caso di un eventuale

emungimento da pozzi, di evitare eccessivi decauperamenti della falda.

Si rappresenta, a questo proposito, che non è più attiva la L. 319/78 utilizzata quale norma di riferimento per i reflui da inviare al recapito finale, come indicato nel SIA, ma ci si dovrà riferire al D.Lgs. 152/99 che regola attualmente la qualità delle acque reflue da inviare al recettore.

Tenuto conto della particolare vicinanza dei cantieri e delle aree di lavoro a nuclei abitati ed a zone agricole, particolare attenzione dovrà essere posta ad evitare la produzione di polveri causate dai mezzi in transito, dalle lavorazioni di cantiere e dagli inerti depositati nelle aree di stoccaggio, che dovrà essere ridotta quanto più possibile utilizzando le opportune precauzioni (lavaggio delle aree, copertura degli inerti e dello smarino, copertura dei mezzi che trasportano il materiale a discarica, fossa di pulizia per i mezzi all'uscita dal cantiere) e l'inquinamento atmosferico dovuto alle macchine da cantiere ed ai mezzi di trasporto utilizzati.

Per un ottimale controllo dei tassi di inquinamento prodotti, si ritiene opportuno che venga installato un sistema di centraline, sia nei cantieri che nelle aree lavorative, in particolare all'imbocco delle gallerie e dove saranno presenti impianti di betonaggio, per monitorare in continuo i valori di inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale.

Considerato che, come indicato dal S.I.A. e già in precedenza analizzato, alcuni ricettori sensibili, soprattutto in territorio di Campofelice e di Lascari, si troveranno talmente vicini alla linea ferroviaria in progetto che i livelli vibrazionali supereranno i limiti consentiti, si ritiene che, come anche cennato dallo stesso proponente nella relazione integrativa al SIA, debba essere utilizzato un tipo di armamento che sia in grado di smorzare i fenomeni vibratorii sino a ricondurne i valori entro i limiti consentiti.

Si ritiene, altresì, per ridurre quanto più possibile l'impatto dei trasporti di cantiere, che si debba concordare con i Comuni interessati il calendario dei lavori, da rendere noto ai cittadini, onde consentire la pianificazione del traffico automobilistico per un migliore sfruttamento della viabilità esistente.

Per la successiva fase di esercizio si ritiene di suggerire di attuare periodiche campagne di monitoraggio post operam, anche annuali, relativamente ai fenomeni acustici e vibrazionali, onde, in funzione dei risultati ottenuti, potere apportare modifiche od integrazioni sia ai sistemi di smorzamento delle vibrazioni che alle barriere antirumore.

Si rappresenta, inoltre, la necessità di prevedere nella progettazione esecutiva degli impianti di illuminazione, specialmente esterni, per garantire un ottimale utilizzo degli elementi e ridurre l'inquinamento luminoso ed i consumi energetici, che si faccia riferimento alle normative UNI 10439 e 10839, prevedendo, ove opportuno, l'utilizzo, di pannelli fotovoltaici e scambiatori di calore ad energia solare.

Dalle superiori argomentazioni rimane formulato il parere di competenza di questa Regione, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, riguardante lo Studio di impatto ambientale in argomento”.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/26111 del 28 luglio 2003, pervenuto in data 18 agosto 2003, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“con riferimento agli adempimenti di compatibilità ambientale di cui al quadro normativo citato in oggetto, la società ITALFERR, in data 26/09/02 con prot. 188, registrato agli atti della scrivente in data 3/10/02 con prot. ST/407/35637, ha inoltrato a questa Direzione Generale lo Studio di Impatto Ambientale per il progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria Palermo Messina, Tratto Fiumetorto - Cefalù-Castelbuono, richiedendone la relativa pronuncia di compatibilità ambientale di cui alla normativa prima citata.

In considerazione che questo Ministero non dispone di propri organi territoriali, la scrivente Direzione con nota del 7/10/02 prot. ST/407/36132, richiedeva a codesto Assessorato, che legge per conoscenza, di inoltrare le valutazioni e le informazioni riferite alla situazione vincolistica, secondo il D.Lgs. 490/99, delle aree interessate dal progetto anche in riferimento alle norme dello strumento di pianificazione paesistica.

In data 26 Febbraio 2003 veniva convocato un sopralluogo e con nota del 21 febbraio 2003 prot. ST/407/6844, la Scrivente chiedeva alla Soprintendenza archeologica ed alla Soprintendenza per i beni Culturali - Servizio Beni architettonici, paesaggistici, naturali e naturalistici, urbanistici dell'Assessorato della Regione Sicilia, di partecipare al sopralluogo e di relazionare sugli esiti dello stesso.

In data 26 marzo 2003 prot. 3241, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, trasmetteva un richiesta di documentazione integrativa recependo, anche, le richieste formulate durante il sopralluogo e in successive riunioni tecniche della Commissione V.I.A., le osservazioni prodotte da questa Direzione.

In data 16/05/03 prot. 0889, registrata agli atti della scrivente in data 10/06/03 prot. ST/407/20551, il proponente soc. ITALFERR trasmetteva la documentazione integrativa richiesta.

Al riguardo, l'Assessorato dei Beni Culturali e la Pubblica Istruzione in data 23 aprile 2003 con prot. 1265 inviava direttamente al Proponente il parere, trasmesso successivamente via Fax alla scrivente Direzione in data 14/07/03 e acquisita agli atti di questo Ufficio in data 16/07/03 prot. ST/407/24731.

Nel merito, la Soprintendenza Beni architettonici, paesaggistici, naturali e naturalistici, urbanistici del Assessorato della Regione Sicilia, osservava che “ la lettura percettiva del paesaggio in relazione con il tracciato sembra sostanzialmente osservare il mantenimento dei caratteri locali dei singoli contesti, quali vegetazione orografia del terreno ove possibile e percezione primaria delle coste da mare e da terra, con volontà di mantenere le pregnanti caratteristiche endemiche dei luoghi ed un ulteriore equilibrato rapporto con il sistema antropico già definito.”

La Soprintendenza esprimeva quindi un parere favorevole allo Studio di Impatto Ambientale sottoposto alla procedura di valutazione, alle condizioni che di seguito si trascrivono riguardanti la successiva fase progettuale, inerente il progetto esecutivo che dovrà prevedere:

- *uno studio dettagliato inerente la tipologia dei materiali di finitura proposti per la definizione degli interventi relativi alle stazioni, parcheggi e luoghi di sosta collettivi ad essi connessi e verifica in corso d'opera della coloritura.*
- *Uno studio dettagliato delle opere di mitigazione intese anche come opere di implementazione della flora al fine di mimetizzare muri di contenimento e quant'altro possa come elemento costruito destabilizzare l'attuale configurazione dei luoghi. Tali interventi di mitigazione dovranno essere realizzati a fine lavori, prevedendone le successive fasi manutentive.*
- *Piano dettagliato delle cave di conferimento a discarica dello smarino proveniente dallo scavo delle gallerie.*

Inoltre, dovrà prevedersi:

- *Una diversa dislocazione del parcheggio emergente e soprastante lo "scatolare" che ricomprende i binari ferroviari per la fermata di Castelbuono, in considerazione delle incompatibilità dell'intervento citato con le valenze paesaggistico-ambientali del territorio.*
- *Atto di accordo finalizzato alla modalità di dismissione del vecchio tracciato ferroviario e delle strutture ad esso attinenti alla antica linea ferroviaria di Himera.*
- *Ripristino dei luoghi di cantiere a fine lavori, con particolare riguardo all'area di cantiere prevista a Buonfornello, che ricade in zona gravata da vincolo indiretto.*
- *In tale area dovranno essere concordate con la Soprintendenza la sistemazione del fondo ed ogni altro impianto di cantiere.*

Questo Ministero, esaminati gli atti documentali, ritenendo le integrazioni prodotte migliorative, concordemente a quanto formulato dalla Soprintendenza archeologica e dal Servizio Beni architettonici, paesaggistici, naturali e naturalistici, urbanistici dell'Assessorato della Regione Sicilia, esprime parere favorevole allo Studio di Impatto Ambientale inerente il progetto definitivo della linea ferroviaria Palermo - Messina raddoppio tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono, a condizione che siano rispettate le prescrizioni prima citate.";

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

- il Comune di Cefalù con nota prot. 28080 del 25/10/2002 ha espresso giudizio di compatibilità favorevole al progetto richiedendo:
 - di ricoprire l'extradosso della galleria artificiale località Olgiastrillo-Figurella con vegetazione pensile al fine di mitigare il contesto ambientale;
 - la riambientalizzazione del pendio dell'area risultante dallo scavo dell'attuale SSE da dismettere con l'attivazione della nuova linea;
 - di studiare la sistemazione delle aree provenienti dalla dismissione del sedime ferroviario;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'adozione di tapis roulant per facilitare l'accesso tra l'attuale fabbricato viaggiatori e l'inizio del tunnel di accesso alla nuova stazione;
- Comune di Campofelice di Roccella che ha trasmesso la delibera Consiliare con la quale si evidenziano alcune criticità contenute nelle relazioni tecniche menzionate come Allegato A e allegato B;
- sig. Butticè Salvatore che, relativamente alla soluzione alternativa della stazione di Castelbuono, chiede di adottare l'originario progetto nonchè di spostare la piazzola di atterraggio per elicotteri;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al raddoppio del tratto Fiumetorto – Cefalù – Castelbuono della linea ferroviaria Palermo – Messina da realizzarsi nei Comuni di Termini Imerese, Campofelice di Roccella, Lascari, Cefalù e Pollina (PA) presentato dall'ITALFERR S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) la Stazione Castelbuono e le connesse opere di variante della S.S. 113 devono essere realizzate approfondendo la soluzione progettuale del 5/6/2003 ed in particolare verificando la possibilità di diminuire il diametro della rotatoria. Il progetto esecutivo dovrà prevedere lo smantellamento del dismettendo tratto della SS 286 con relativa ricostruzione dei caratteri morfologici e vegetazionali del versante anche utilizzando parte dello smarino proveniente dalla galleria stradale della S.S. 113; la piazzola per gli elicotteri dovrà essere riposizionata in area più idonea;
- b) le Sottostazioni Elettriche di Campofelice di Roccella e Torrente Malpertugio devono essere realizzate nella tipologia compatta modulare sia nel reparto A.T. che in quello M.T., onde realizzare il maggior risparmio di consumo del suolo, minimizzare i volumi degli edifici, l'impatto paesaggistico e ridurre l'impegno delle aree di cantiere;
- c) la schermatura acustica già prevista nell'ambito dello studio di impatto ambientale dovrà essere realizzata in coerenza con le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi, anche mediante la realizzazione di ulteriori elementi di mitigazione rispetto a quanto già previsto. Per la progettazione si dovrà valutare la convenienza dell'introduzione di sistemi in grado di captare, utilizzare e convertire l'energia solare, anche mediante pannelli fotovoltaici da inserire nella struttura antirumore in posizione favorevole alla raccolta dell'energia medesima. Nel tratto di attraversamento del Comune di Campofelice di Roccella, si deve prevedere la posa in opera di sistemi di attenuazione in corrispondenza della sovrastruttura ferroviaria finalizzati ad abbattere alla sorgente l'intensità delle vibrazioni e del rumore. Si deve concordare, inoltre, con i Comuni interessati l'utilizzo anche congiunto di barriere verticali, quinte arboree e terrapieni; le tipologie e i materiali delle barriere antirumore dovranno essere conformi al Decreto Ministero Ambiente del 29/11/2000;
- d) relativamente agli effetti delle vibrazioni, ad integrazione di quanto previsto nella prescrizione precedente, dovrà essere predisposto - per i recettori critici individuati un studio degli interventi necessari a mitigare gli impatti da vibrazione, corredato degli approfondimenti necessari a

valutare compiutamente tale impatto; le indagini ed il progetto di cui al presente punto dovranno essere sottoposte ad approvazione da parte di questo Ministero prima della esecuzione delle opere;

- e) relativamente agli effetti del rumore dovrà essere eseguita una campagna di monitoraggio post operam del rumore al fine di verificare l'efficacia degli interventi proposti; tale campagna e l'eventuale adeguamento delle misure di mitigazione del rumore, qualora e laddove quelle proposte dovessero rivelarsi insufficienti, dovrà essere concordata con le Autorità Regionali (ARPA);
- f) deve essere realizzata la riambientalizzazione del pendio dell'area risultante dallo scavo dell'attuale SSE sita in Comune di Cefalù da dismettere con l'attivazione della nuova linea;
- g) deve evitarsi l'uso di sostanze inquinanti nel trattamento delle scarpate dei rilevati, delle trincee e durante i lavori di scavo delle gallerie;
- h) relativamente alla paleofrana della Stazione di Castelbuono devono essere eseguite approfondite indagini di carattere geologico, geotecnico e vegetazionale per definire le condizioni di stabilità e la copertura vegetale del versante soprastante la stazione di Castelbuono, su cui è segnalata la presenza della suddetta paleofrana; sulla base delle indagini eseguite, devono conseguentemente essere progettati gli eventuali interventi atti a garantire la stabilità del versante, qualora questa risultasse compromessa dai lavori previsti per la realizzazione delle opere in esame; gli eventuali interventi di consolidamento/stabilizzazione progettati devono garantire buone condizioni generali di vita per il mantenimento e lo sviluppo della vegetazione presente sul versante stesso; le indagini ed il progetto di cui al presente punto dovranno essere sottoposte ad approvazione da parte di questo Ministero;
- i) relativamente ai corpi idrici sotterranei devono essere adottate tutte le precauzioni atte a minimizzare i pericoli per la falda idrica sotterranea ospitata nei depositi marini interessanti il tracciato (dall'inizio alla progressiva km 58+500). In particolare si deve curare un perfetto drenaggio delle acque di piattaforma evitando che si determinino ristagni, anche in condizioni estreme, all'intorno del corpo ferroviario;
- l) relativamente alle sistemazioni ed agli inserimenti ambientali deve essere presentato un completo progetto di sistemazione e di inserimento ambientale da realizzarsi nell'area oggetto della "Variante della Stazione di Castelbuono", comprese le aree interessate dal riordino della viabilità interferita; deve essere predisposto un approfondito progetto di sistemazione e di inserimento ambientale per il tratto compreso tra la galleria "Cefalù" (lato Messina) e la galleria "Sant'Ambrogio" (lato Palermo). Le indagini ed il progetto di cui al presente punto dovranno essere sottoposte ad approvazione da parte di questo Ministero;
- m) deve essere realizzato un piano del trasporto del materiale di risulta a discarica dettagliato per singolo cantiere, verificando la possibilità di utilizzo della linea ferroviaria. Tale piano verrà sottoposto ad approvazione da parte di questo Ministero;
- n) relativamente alla discarica di Roccalupa deve essere predisposto un progetto di sistemazione da sottoporre al N.O. del Parco delle Madonie e all'approvazione della Regione Sicilia;
- o) le prescrizioni di cui alle lettere a), c), d), h), l) e m) sono soggette alla verifica di ottemperanza in fase di progettazione esecutiva da parte di questo Ministero che ne verificherà anche



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

l'ottemperanza in fase di esecuzione; ove non diversamente previsto le restanti prescrizioni saranno verificate a cura della Regione Siciliana;

q) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Siciliana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

si raccomanda inoltre:

di concordare con i Comuni interessati in sede di accordi procedimentali l'utilizzo della sede ferroviaria dismessa.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ITALFERR S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento Pianificazione Trasporti terrestri ed alla Regione Siciliana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 28 NOV. 2003

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI