



Comune di Alia

(Città metropolitana di Palermo)

Via Regina Elena n.1 - 90021 - Alia - (Pa) telefono 091-8210911
protocolloalia@pec.it

SETTORE 3 – INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E AMBIENTE

Alia, 11 marzo 2022

OGGETTO: (ID:7937). Procedura V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art.23 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la valutazione d'Incidenza di cui all'art.5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art.9. Progetto Direttrice ferroviaria Messina -Catania- Palermo: Progetto definitivo della tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione (Lotto 1+2).
OSSERVAZIONI V.I.A. ex art. 24, comma 3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i e art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021.

Spett.le MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 – Roma
MITE@pec.mite.gov.it
VA@pec.mite.gov.it

Spett.le MINISTERO DELLA CULTURA
Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
Via di San Michele, 22 – 00153 Roma
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Spett.le ITALFER S.p.A.
Direzione Gestione Progetti Infrastrutturali
Area Gestione Commesse Sud – Grandi Appalti
PM Nodo di Catania, tratte Messina – Catania – Palermo
italferr.ambiente@legalmail.it

E p.c. Spett.le Assessore del territorio e dell'ambiente
Via Ugo La Malfa, 169
Alla c.a. dell'Assessore On. Toto Cordaro
assessore.territorioambiente@regione.sicilia.it

Assessore delle infrastrutture e della mobilità
Via Leonardo Da Vinci, 161
Alla c.a. dell'Assessore On. Marco Falcone
gabinetto.infrastrutture@regione.sicilia.it

Premesso che i Sindaci, o loro delegati, dei Comuni interessati dall'opera hanno redatto le osservazioni, riguardanti la procedura di V.I.A. del progetto richiamato in oggetto, prendendo in esame i profili di conformità ambientale.

Che l'organo politico di questo ente, verificate le esigenze del territorio ed in coerenza con il proprio programma politico, ha provveduto ad integrare le predette osservazioni con il paragrafo "4. Viabilità di accesso alla stazione di Lercara Diramazione (NV20 – NV21 – NV22)".

Su gli interventi previsti in oggetto, in questa fase, si intende produrre le osservazioni in allegato che si configurano come partecipazione a scopo collaborativo e sono principalmente finalizzate

a consentire la più corretta e completa valutazione delle ripercussioni dell'opera progettata, mediante l'apporto di ulteriori elementi conoscitivi e valutati.
Pertanto, si inviano in allegato le predette osservazioni approvate con atto deliberativo della Giunta Municipale N. 25 del 11 marzo 2022

Alia, 11 marzo 2022




ILSINDACO
Dott. Antonino GUCCIONE

“ALLEGATO A” alla Delibera di Giunta Municipale N. 25 del 11/03/2022

Procedura V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art.23 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la valutazione d'Incidenza di cui all'art.5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art.9. Progetto Direttrice ferroviaria Messina -Catania- Palermo: Progetto definitivo della tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione (Lotto 1+2).

OSSERVAZIONI V.I.A. ex art. 24, comma 3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i e art. 6 del D.L. 152 del 06.11.2021.

Si premettono le seguenti considerazioni:

- L'intervento in oggetto è inserito nell'Allegato IV al DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, quale opera pubblica di particolare complessità o di rilevante impatto;
- Per la “Realizzazione dell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina” è stato nominato con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, Commissario straordinario l'Ing. Filippo Palazzo;
- Il progetto rappresenta uno degli interventi dell'Itinerario Palermo - Catania - Messina parte del Corridoio n. 5 “Scandinavo – Mediterraneo” (Helsinki La Valletta) della Rete Trans-europea di trasporto (TEN-T);
- Le comunità locali da tempo attendono che si realizzi questa importante e strategica opera che, se realizzata in aderenza con il sentire comune e nel rispetto dei tratti identitari e distintivi del territorio, potrebbe rompere il lungo isolamento nel quale da decenni la popolazione locale è condannata e strutturare sistemi di mobilità che siano in grado di attivare un processo di inversione di tendenza demografica e socio-economica;
- Le istituzioni e le comunità locali sono quindi favorevoli alla realizzazione dell'opera a condizione che essa non aggravi drammaticamente le possibilità di esistenza delle comunità servite e consenta di aumentare la loro *attrattività*, cioè di accrescere la desiderabilità con la quale i comuni interessati dall'intervento possono presentarsi alla attenzione di molteplici segmenti di domanda: gruppi di popolazione, diversificati per età, provenienza, aspettative e motivazioni. Curiosità, interessi e sentimenti rivolti, intanto, a riconoscere, nella fisionomia dei luoghi e nel loro paesaggio culturale e sociale, la presenza di un rapporto consistente, equilibrato e sostenibile, tra le comunità e il territorio rurale di cui essi sono, ad un tempo, piena espressione ed elemento ordinatore.

Ciò detto ed in questa fase le presenti osservazioni si configurano come partecipazione a scopo collaborativo e sono principalmente finalizzate a consentire la più corretta e completa valutazione delle ripercussioni dell'opera progettata, mediante l'apporto di ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Come rilevato dagli elaborati pubblicati per la V.I.A., il progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria, tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione (Lotto 1+2), si sviluppa per complessivi circa 30 chilometri. Il tratto iniziale, per circa 10 km., ripropone in gran parte il tracciato storico della ferrovia, mentre i 2/3 che seguono, fino a Lercara Friddi, sono in galleria. Nel tratto iniziale, per oltre 6,5 Km, il tracciato si sviluppa nel territorio del Comune di Termini Imerese e proprio in questo tratto sono previste tre importanti opere di viabilità:

1. La Viabilità per la soppressione del Passaggio a livello sulla SS113 alla pk 45+408 della linea storica (NV02);

2. La Viabilità per la soppressione del Passaggio a livello alla pk 43+901 della linea storica (NV01);
3. Il Sistema di viabilità per l'accesso alla nuova fermata Valle del Torto (NV04).

Di seguito si procede alla disamina degli impatti che tali opere determinerebbero nel contesto naturalistico, paesaggistico e storico-culturale nelle quali ricadono.

1. La Viabilità per la soppressione del Passaggio a livello sulla SS113 alla pk 45+408 della linea storica (NV02)

Il progetto prevede l'eliminazione del passaggio a livello all'incrocio delle statali 113 e 120, con la realizzazione di un viadotto, lungo 626 metri e alto fino a 10 metri, che dall'area del bivio di Sciarà, a partire da una nuova rotatoria, attraversa la vallata del Torto, supera l'omonimo fiume e il nuovo tracciato ferroviario terminando a ridosso dell'area storica di Floriopoli. Qui è prevista un'altra rotatoria (c.d. rotonda est) e un nuovo tratto stradale oltre al consolidamento del costone. E' prevista inoltre la modifica dei tratti stradali che, per oltre 500 metri, si innestano con le rotatorie mediante la risagomatura della sede viaria e la realizzazione di rilevati stradali.

L'intervento ricade in un'area che le Linee guida del "Piano Territoriale Paesistico Regionale" (PTPR) inquadrano nel sistema antropico insediativo del comune di Termini Imerese facente parte dell'ambito 6 "Rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo". Secondo le Linee guida il paesaggio della valle del Torto è caratterizzato dal "paesaggio dei mosaici colturali: l'indirizzo è quello del mantenimento compatibile con criteri generali di salvaguardia paesaggistica e ambientale, con la conservazione di espressioni locali da individuare e perimetrare specificatamente aventi particolare valore storico e paesaggistico..." Inoltre gran parte dei terreni interessati dal progetto sono soggetti al "**Vincolo di tutela delle bellezze naturali e panoramiche**" (D.Lgs. 42/04, ex L.1497/39 e L.431/85), comunemente definito "vincolo paesaggistico". Il vincolo impone l'obbligo della conservazione dell'ambiente e dei valori paesaggistici esistenti. Per tale motivo si ritiene che la realizzazione del viadotto, di 626 metri lungo la valle del Fiume Torto, impatti negativamente nel paesaggio tutelato e caratterizzato da colture intensive specializzate (carciofeto e ortaggi).

Inoltre, la suddetta infrastruttura, in prossimità della prevista rotatoria sulla SS120, modifica e compromette parte del tracciato storico della **Targa Florio** oltre a comportare un impatto notevole sull'area che comprende i box, le tribune e la torre dei cronometristi della storica manifestazione automobilistica. Le modifiche proposte dal progetto in esame non tengono conto, nello studio paesaggistico e degli impatti, della dichiarazione di patrimonio storico-culturale della Regione Siciliana dei circuiti storici della Targa Florio e delle antiche tribune di Floriopoli ubicate in contrada Quaranta Salme a Termini Imerese ed in tal senso sottoposte a tutela ai sensi dell'art. 23 della Legge Regionale n.9 del 09.08.2002 integrato dall'art.20, comma 6, della L.R. 10/2018, che esattamente dispone al comma 1: "**Quale riconoscimento per il contributo dato dalla Targa Florio alla positiva diffusione dell'immagine della Sicilia nel mondo, la manifestazione automobilistica "Targa Florio", ideata nel 1906 da Vincenzo Florio, è dichiarata patrimonio storico-culturale della Regione siciliana unitamente ai circuiti storici piccolo (72 km); medio (108 km) e grande (148 km) della Targa Florio ed alle antiche tribune di Floriopoli, ubicate in contrada Quaranta Salme a Termini Imerese"**.

L'opera prevista in progetto determina, pertanto, un'importante modifica della storia del territorio e della struttura del paesaggio inteso come "una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni" (CEP 2000).

Si evidenzia inoltre che il suddetto intervento non è coerente con i principi enunciati nel PNRR laddove è previsto che *“la transizione verde e la sostenibilità ambientale nel nostro Paese non possono che fondarsi sulla tutela e sulla valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale, attraverso politiche intrinsecamente ecologiche che comportino la limitazione del consumo di suolo”*.

In conformità agli obiettivi europei, inoltre, il Governo si è impegnato ad *“approvare una legge sul consumo di suolo, che affermi i principi fondamentali di riuso, rigenerazione urbana e limitazione del consumo dello stesso, sostenendo con misure positive il futuro dell’edilizia e la tutela e la valorizzazione dell’attività agricola.”*

Per le considerazioni che precedono, limitatamente alla **"Viabilità per la soppressione del PL sulla SS113 alla pk 45+408 della linea storica (NV02)"**, si ritiene indispensabile una modifica del progetto proposto tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- Il viadotto da realizzare per l'eliminazione del Passaggio a livello dovrà essere proposto e contenuto solo nel tratto finale della SS113 prossimo al Passaggio a livello stesso, all'alveo fluviale e alla linea ferroviaria;
- L'innesto con la SS120 dovrà essere a raso lineare senza la realizzazione della rotatoria che modificherebbe il tracciato dell'antico circuito della Targa Florio;
- Le opere e le segnalazioni stradali, in prossimità dell'innesto con la SS120, dovranno essere collocate a raso e non dovranno ostruire la visibilità del circuito.

2. La Viabilità per la soppressione del Passaggio a livello alla pk 43+901 della linea storica (NV01)

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo cavalcavia ferroviario distanziato rispetto all'attuale Passaggio a livello di circa 150 metri a nord. La nuova opera è realizzata con rampe in rilevato e viadotto che si raccorda alla viabilità esistente, **caratterizzata da stradelle rurali aventi una sezione mediana di circa 3 metri**, attraverso bretelle viarie di 9 metri di larghezza e una rotatoria con corona giratoria del diametro di 26 metri e larghezza di 7 metri. Lo sviluppo complessivo della nuova viabilità è di 352 metri.

L'area in questione propone le stesse caratteristiche vincolistiche e paesaggistiche dell'intervento di cui al punto 1 che, di conseguenza, si intendono riportate integralmente. Si valuta pertanto che la proposta progettuale impatti negativamente nel contesto paesaggistico in cui ricade l'opera e pertanto si ritiene indispensabile una modifica del progetto proposto di **Viabilità per la soppressione del Passaggio a livello alla pk 43+901 della linea storica (NV01)**, tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- Il nuovo cavalcavia ferroviario venga realizzato in prossimità dell'attuale Passaggio a livello recuperando e riqualificando la viabilità esistente;
- Le opere relative al collegamento con la viabilità esistente dovranno limitarsi al raccordo con le due estremità del cavalcavia ferroviario e non dovranno interessare il resto della maglia viaria esistente.

3. Il Sistema di viabilità per l'accesso alla nuova fermata Valle del Torto (NV04)

Il progetto ferroviario prevede, tra l'altro, la dismissione dell'attuale linea e con essa la soppressione delle stazioni di Montemaggiore e Roccapalumba mentre la nuova linea è a doppio binario e mantiene le stazioni di Cerda e Lercara Diramazione e la realizzazione di una nuova Fermata denominata "Valle del Torto" nei pressi dell'ex Stazione di Sciara. Al fine di collegare la nuova

stazione con il versante orientale della valle del Torto e la SS120, si intende realizzare una nuova arteria stradale, di 1.388 metri di lunghezza e 9 metri di sezione, che si innesta alla SS120 in corrispondenza del km 5+000 circa, con una rotatoria avente un diametro di 40 metri.

A valle la viabilità termina in una seconda rotatoria avente medesime caratteristiche della precedente, e direttamente connessa alla viabilità terminale di progetto che prosegue fino alla Nuova Fermata di Valle del Torto. La nuova viabilità è sostanzialmente realizzata tutta in rilevato.

L'area in questione propone le stesse caratteristiche vincolistiche e paesaggistiche dell'intervento di cui al punto 1 che, di conseguenza, si intendono riportate integralmente. Si valuta pertanto che la proposta progettuale impatti negativamente nel contesto paesaggistico in cui ricade l'opera e pertanto si ritiene indispensabile una modifica del progetto proposto relativo al **Sistema di viabilità per l'accesso alla nuova fermata Valle del Torto (NV04)**, tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- Il collegamento della nuova stazione con il versante orientale della valle del Torto e la SS120 dovrà essere realizzato mediante la riqualificazione della viabilità esistente opportunamente integrata e raccordata;
- L'innesto con la SS120 dovrà essere a raso lineare senza la realizzazione della rotatoria che modificherebbe il tracciato dell'antico circuito della Targa Florio;
- Le opere e le segnalazioni stradali, in prossimità dell'innesto con la SS120, dovranno essere collocate a raso e non dovranno ostruire la visibilità del circuito.

4. Viabilità di accesso alla stazione di Lercara Diramazione (NV20 – NV21 – NV22)

Per effetto della dismissione della linea storica e dunque della conseguente soppressione della stazione attuale di Roccapalumba-Alia, il progetto prevede che il Comune di Alia verrà servito dalla nuova stazione di Lercara Diramazione che però non si trova attualmente collegata con questo centro.

A tal fine è prevista la realizzazione una nuova viabilità che si sviluppa lungo la valle del Torto collegando appunto la nuova stazione con la statale SS121.

L'asse principale della viabilità è composto da tre tratti (NV20-21-22) individuati da due rotatorie intermedie e si sviluppano in successione dalla SS121 alla stazione di Lercara per circa 7,6 km complessivi.

L'amministrazione comunale di Alia, verificate le esigenze del territorio, vuole porre evidenza della tortuosità del tracciato previsto, in particolare del tratto NV20, che riprende nella parte iniziale la sede viaria della strada interpodereale che attraversa la Contrada "Friddicelli" in territorio di Lercara Friddi.

Si propone di realizzare una nuova viabilità, con tempi più rapidi di percorrenza e con un tracciato molto più lineare e sicuro, che parte dalla C.da Chianchitelle del Comune di Alia, prosegue per la regia trazzera del Lavatore, quindi per la Strada comunale lavatore grotte, intercetta la SS 121 al Km 184 circa, ed infine continua per la trazzera "S. Elena" fino a raggiungere la prevista stazione di Lercara diramazione.

Tale percorso risulterebbe, inoltre, più agevole anche per l'utenza dei Comuni di Valledolmo e Roccapalumba.

In subordine, un ulteriore tracciato, migliorativo rispetto a quello previsto in progetto potrebbe riguardare una nuova viabilità attraverso l'attuale SP 22 che si innesta alla SS 121 al Km 168 circa.