



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

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



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

U.prot CTVA-2010-0003314 del 28/09/2010



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2010-0023009 del 29/09/2010

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

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



**Oggetto: Parere art. 9 DM GAB/DEC/150/2007 Autostrada Messina -  
Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme - rev.  
Parere CTVA/0367 del 30/10/2009. Proponente: Consorzio  
Autostrade Siciliane.**

**Trasmissione parere n. 523 del 16 settembre 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 16 settembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





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

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

Parere n. 523 del 16.09.2010

Progetto:	<b>Parere art. 9 DM GAB/DEC/150/2007</b>  <b>Autostrada Messina - Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme - rev. Parere CTVA/0367 del 30/10/2009</b>
Proponente:	<b>Consorzio Autostrade Siciliane</b>

*[Handwritten signatures and initials are present below the table and on the right margin.]*

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

**VISTA** la nota exDSA-2009-34077 del 17/12/2009, con la quale la ex Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale:

- ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (“CTVIA”) il documento, formulato ai sensi dell’art. 10 bis della legge n. 241 e s.m.i., dal Consorzio Autostrade Siciliane contenente osservazioni al parere negativo n. 367 del 30/10/2009 per il progetto *“Autostrada Messina-Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme”*;
- ha richiesto alla stessa CTVIA se il precedente parere sia o meno confermato;

**VISTE** i verbali delle riunioni del 27/01/2010 e 20/05/2010 effettuate fra la società Proponente ed il Gruppo Istruttore incaricato;

**VISTA** la nota della Società Consorzio Autostrade Siciliane. prot. 3561 del 09/02/2010, acquisita al prot. DVA-2010-5526 del 24/02/2010, con la quale la stessa Società richiede la sospensione del procedimento al fine di completare le attività di approfondimento della criticità evidenziate nel corso della riunione del 27/01/2010 e di elaborare documentazione integrativa;

**VISTA** la documentazione integrativa esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- integrazioni spontanee fornite dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane in data 25/03/2010 ed acquisite al prot.n.DVA-2010-8341 del 26/03/2010 contenenti integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale;
- integrazioni spontanee fornite dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane in data ed acquisite al prot.n.CTVA-2010-1116 del 13/04/2010 contenenti il parere di compatibilità idraulica
- integrazioni spontanee fornite dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane acquisite al prot.n.CTVA-2010-1755 del 08/06/2010 contenenti integrazioni paesaggistiche;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell’annuncio relativo all’avvenuta pubblicazione delle integrazioni spontanee e delle varianti al progetto ed al conseguente deposito delle stesse per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 19/06/2010 sui quotidiani “Il Giornale” e “Quotidiano di Sicilia”;

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

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

**VISTO** il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128, concernente “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69.”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente il “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248” ed in particolare l’art.9 che prevede l’istituzione della CTVIA;

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

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVIA, prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTO e CONSIDERATO** il parere n. 860/2007 in cui una precedente versione dello stesso progetto ha avuto *"giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo svincolo di Ali Terme, sull'autostrada A18 Messina Catania, valutata l'interferenza che lo stesso avrebbe nell'ambiente a fronte anche di una insufficiente esigenza trasportistica. Ciò inoltre alla luce dell'evidente consumo di risorse non rinnovabili e l'occupazione dell'alveo del Torrente Fiumedinisi."*

**VISTO e CONSIDERATO** il parere n. 367 del 30 ottobre 2009, con il quale la CTVIA ha espresso *"parere negativo circa la compatibilità ambientale del progetto "Autostrada Messina-Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme"*;

**VISTA** la documentazione integrativa di rielaborazione del progetto che si compone dei seguenti elaborati: quadro progettuale, quadro programmatico e quadro ambientale trasmessa dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane in data 25/03/2010 ed acquisite al prot.n.DVA-2010-8341 del 26/03/2010;

**VISTA** la nota prot. CTVA/2203 del 07/07/2010, di comunicazione di avvenuta pubblicazione delle integrazioni man mano presentate e relativo deposito per la pubblica consultazione effettuata in data 19/06/2010 sui quotidiani "Il Giornale" e "Quotidiano di Sicilia";

**CONSIDERATO** che non sono intervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'art 26 del DLgs 152/2006 e s.m.i.;

**VISTO** lo studio di compatibilità idraulica e la documentazione integrativa trasmessa dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane, composta dai seguenti documenti, utili per l'ottenimento del parere di compatibilità idraulica, datati gennaio 2010 e timbrati per copia conforme dall'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana in data 01/04/2010:

- corografia in scala 1:25.000
- Studio di compatibilità idraulica,
- Planimetria in scala 1:1.000 con ubicazione delle sezioni;
- Opera 2 bis: nuova arginatura in sinistra torrente Fiumedinisi, in terra rinforzata - sezioni n. 1, 2, 3, 4 e 5,
- Torrente Fiumedinisi, sezioni trasversali;
- Opera n. 1: Allargamento del viadotto Fiumedinisi - Pista per Messina, planimetria;
- Opera n. 1: Allargamento del viadotto Fiumedinisi - Pista per Messina, demolizioni e interventi pile P5 - P8

**VISTE** le integrazioni spontanee fornite dalla Società Consorzio Autostrade Siciliane in data 01/06/2010 ed acquisite al prot.n.CTVA-2010-1755 del 08/06/2010, composte dai seguenti documenti;

- All. 1: A18-SV-ALI-pa70v\_2 Variante Opera n.12 Berlinese, Sezioni paesaggistiche - Stralcio planimetria stato di fatto con ubicazione delle sezioni
- All. 2: A18-SV-ALI-pa70v\_3 Variante Opera n.12 Berlinese, Sezioni paesaggistiche - Sezione n.6
- All. 3: A18-SV-ALI-pa70v\_4 Variante Opera n.12 Berlinese, Sezioni paesaggistiche - Sezione n.8
- All. 4: A18-SV-ALI-pa70v\_5 Variante Opera n.12 Berlinese, Sezioni paesaggistiche - Sezione n.11
- All. 5: A18-SV-ALI-pa70v\_6 Variante Opera n.12 Berlinese, Sezioni paesaggistiche - Sezione A

- All. 6: A18-SV-ALI-pa70v nuova sezione tipo Variante Opera n.10: Berlinese, Sezione paesaggistica e
- All. 7: A18-SV-ALI-pa70v\_1 sezioni trasversali Variante Opera n.12 Berlinese, Stralcio planimetrico e
- All. 8: A18-SV-ALI-pa70v\_7 variante Variante Opera n.12 Berlinese, Fotomontaggio dell'opera in

**VISTO** il parere positivo con prescrizioni di compatibilità idraulica n. 22614 del 31 marzo 2010 della Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente

**VISTE** tutte le osservazioni che avevano portato all'espressione del parere negativo della CTVIA n. 367 del 30 ottobre 2009.

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

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

**Visto che** le caratteristiche salienti del progetto consistono in:

- ◆ Realizzazione di alcuni sottovia per l'attraversamento delle sedi attuali di strade statali, ferrovie e della stessa autostrada
- ◆ Rotatoria per l'innesto sulla SS 114 nella zona a valle del tracciato esistente
- ◆ Allargamento a quattro corsie del viadotto sul torrente Fiumedinisi con realizzazione di nuove pile affiancate a quelle esistenti ed allargamento dell'attuale impalcato.
- ◆ Realizzazione di un argine in terra armata in sinistra idraulica del torrente Fiumedinisi.
- ◆ Realizzazione di scavi e sbancamenti per allocare le piste di accesso
- ◆ Realizzazione di muri di contenimento in terra armata
- ◆ Realizzazione di accessi, parcheggi, piste e caselli per l'esazione del pedaggio e uffici di pertinenza, sistemazione a verde

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

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

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

**Valutato che** secondo i dati forniti dal Proponente, il progetto dell'importo previsto di euro 20.000.000 si ripaga, come risparmio generalizzato dell'utenza, nel giro di pochi anni

**Visto che** il progetto prevede l'occupazione di in due aree di cantiere di circa 6.500 m<sup>2</sup> di superficie.

**Visto che** il progetto prevede scavi per 21.826 m<sup>3</sup>, rilevati per 45.062 m<sup>3</sup>, e stimando la percentuale di riutilizzo dei materiali escavati al 50 %, si ha un fabbisogno di 23.236 m<sup>3</sup> con un esubero di 10.913 m<sup>3</sup> non utilizzabili, valori che potrebbero subire significative modificazioni in funzione delle nuove tecniche di ingegneria naturalistica utilizzate, e della qualità geotecnica degli stessi materiali escavati, che potrebbero essere riutilizzati in misura maggiore.

**Valutato che** il Proponente ha confermato con nota CTVA-2010-2203 del 07/07/2010 che il bilancio delle terre rimane invariato rispetto alla precedente stesura del progetto, nonostante significative modifiche del quadro progettuale.

**Valutato che** l'opera ha eliminato il ricorso eccessivo al calcestruzzo armato specie con la posa in opera di grandi muri a faccia vista di altezza fino a 9.5 metri con l'utilizzo di terre armate, scarpate verdi ed elementi di architettura del paesaggio

**Valutato che** con le modifiche e le integrazioni presentate l'inserimento dell'opera nel paesaggio è sufficientemente curata, specie nella zona di monte ove maggiormente carenti erano nelle precedenti stesure le soluzioni progettuali di inserimento e di mitigazione, e che le sezioni paesaggistiche presentate debbono essere ritenute adeguate.

**Valutato che** il progetto prevede anche la posa in opera di un grande argine in sinistra idrografica della Fiumara Fiumedinisi di altezza pari a tre metri circa e lunghezza pari a oltre 200 metri, interamente realizzato in terra armata e non più in calcestruzzo.

**Valutato che** il progetto ripropone la stessa configurazione planoaltimetrica del progetto precedente e che le uniche varianti, a parte la documentazione tecnica e amministrativa di compatibilità al PAI, riguardano la sostituzione di muri di contenimento e di argine previsti in una prima fase in calcestruzzo armato a faccia vista, con muri verdi e terre armate gradonate e terrazzate in modo da limitare gli impatti che avevano dato luogo al parere negativo n. 367.

**Valutato che** il progetto utilizza tecniche di ingegneria naturalistica per la copertura delle scarpate e del muro d'argine, evitando il ricorso al calcestruzzo a faccia vista.

**Valutato che** il progetto prevede il raccordo delle scarpate con la morfologia esistente a monte, in modo da minimizzare l'impatto, e che tutte le scarpate sono coperte da vegetazione e provviste di impianto di irrigazione.

**Valutato che** il progetto esamina indirettamente l'opzione zero in quanto la realizzazione dello svincolo è indispensabile per la corretta gestione del traffico nel tratto autostradale con conseguente riduzione di circa il 20 % nel traffico urbano sulla SS 114:

**Valutato che** il progetto esamina numerose alternative di configurazione planoaltimetrica di raccordi, parcheggi, aree esazione, sottopassi, uffici eccetera, giungendo alla configurazione attuale ritenuta la più idonea rispetto alle alternative studiate.

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

**Valutato che** la proposta di progetto è mirata al potenziamento delle infrastrutture in aree svantaggiate e poco connesse alla viabilità scorrevole qual è l'Autostrada A18 Messina-Catania in funzione dello sviluppo imprenditoriale dell'area e alla necessità di "svincolare" i centri abitati della Sicilia nord-Orientale oggi

serviti dalla sola SS 114, arteria che risulta completamente urbanizzata e con conseguenti tempi di percorrenza elevatissimi.

**Valutato che** il progetto si propone di

- ◆ compensare il deficit dei collegamenti stradali di aree svantaggiate;
- ◆ promuovere lo sviluppo di tali contesti;
- ◆ riequilibrare i flussi di traffico lungo la fascia costiera;
- ◆ minimizzare i tempi ed i costi di trasporto;

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

**Vista** la Legge Obiettivo n.443 del 21 dicembre 2001 – Delibera CIPE 121/01

**Considerato che** gli interventi di completamento degli assi autostradali Palermo-Messina e Messina-Siracusa-Gela ricadono tra gli interventi prioritari del Paese annoverati nella Legge Obiettivo.

**Visto** il Piano di bacino di rilievo interregionale (L183/89)

**Valutato che** dato il carattere di insularità della Regione Sicilia non esiste allo stato attuale un piano di bacino di rilievo interregionale che coinvolga l'ambito siciliano.

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

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

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

**Considerato che** sul territorio ove si insedierà l'opera in progetto non ricadono Parchi nazionali né aree di Riserve naturali statali né aree sensibili come SIC, pSIC, ZPS, zone umide tutelate ai sensi della convenzione di Ramsar 2/2/71

**Considerato che**, secondo il SIA, il progetto è compatibile e coerente con:

- ◆ Piano generale dei trasporti (P.G.T.) Il casello autostradale in progetto si integra all'interno della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di primo livello; la realizzazione del nuovo svincolo autostradale si inquadra nelle finalità del P.G.T.
- ◆ Piano regionale dei trasporti. L'opera in progetto è coerente con il PRT.
- ◆ Legge Obiettivo 443/2001 – Delibera CIPE 121/01 Il PRT prevede la realizzazione dello svincolo in progetto. Gli interventi di completamento delle infrastrutture autostradali siciliane ricadono tra gli interventi prioritari del Paese e sono inseriti nella legge obiettivo
- ◆ Piano di bacino interregionale (L.183/89)
- ◆ Piano stralcio per la tutela ed il rischio idrogeologico (L. 267/98)
- ◆ Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) Nelle aree sede del progetto in questione non vi sono aree vincolate ai sensi dei piani sopraindicati
- ◆ Siti di Interesse Nazionale. L'area di progetto non risulta compresa nella perimetrazione di alcun SIN.
- ◆ Programma Regionale di sviluppo (PRS) L.R. 6/88. Tale piano prevede che la realizzazione del nuovo svincolo di Ali Terme possa costituire un incentivo allo sviluppo imprenditoriale e turistico
- ◆ Documento di programmazione economica – finanziaria (2003-2006)
- ◆ Programma Operativo Regionale della Regione Siciliana (POR) Il progetto risulta inserito in tale documento tra le finalità della misura 6.01

- ◆ Settore Pianificazione e Tutela del Paesaggio Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono Parchi Nazionali Aree vincolate e protette o equiparabili ad essi
- ◆ Sic pSIC e Zps Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono aree sensibili quali Sic pSIC o Zps
- ◆ Complemento di Programmazione del POR Sicilia 2000/2006
- ◆ Accordo di Programma quadro per le infrastrutture (APQ) del 05/10/01. L'opera è inserita tra gli investimenti interamente finanziabili
- ◆ Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del 30/04/96
- ◆ Il Piano urbanistico Regionale
- ◆ Il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale
- ◆ Il Piano Regolatore del comune di Ali Terme. L'area di progetto ricade nelle seguenti zone omogenee: E2 (aree agricole) lambita da una parte della rampa di accesso, F (attrezzature pubbliche di interesse territoriale) Rampe di ingresso, uscita e caselli. L'area ferroviaria è interessata marginalmente dal progetto di una rampa di accesso.
- ◆ I vincoli territoriali, ambientali, urbanistici e tecnici in genere

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

1. Carta della pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione n. 06 e 04
2. carta del rischio idraulico per fenomeni di esondazione n. 06 e 04
3. carta dei dissesti n. 6 e 4
4. carta della pericolosità e del rischio geomorfologico n. 6 e 4

Queste mostrano la presenza di una zona a pericolosità P 3 nell'alveo in corrispondenza della foce torrente Fiumedinisi.

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

- ◆ 101-E-5AT-E01
- ◆ 101-E-5NI-E01

**Valutato che** Il progetto in argomento interferisce con l'area P 3 soltanto per la parte riguardante l'allargamento della viadotto autostradale per la realizzazione della corsia di decelerazione (impalcato, fondazioni e pile) e per il nuovo muro d'argine in terra armata del Torrente: tutto il resto del progetto è fuori dai limiti di pericolosità idraulica, geomorfologica e di dissesto. Una modestissima fascia di terreno ai margini dell'alveo è campita in rischio idraulico R 2.

**Considerato che** il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana (PAI, art 1 D.L. 180/98 convertito con modifiche con la L. 267/98 e ss. mm. ii.) consente al capo II (Disciplina delle aree a pericolosità idraulica) art 11 per le aree a pericolosità P3 e P4, alcuni interventi a condizione che siano approvati dalla Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente, Servizio IV, Assetto del Territorio e Difesa del Suolo.

**Visto** il parere di compatibilità idraulica e di congruenza con il PAI, positivo con prescrizioni, n. 22614 del 31/03/2010 dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana, Servizio IV, Assetto del Territorio e Difesa del Suolo, che supera tutte le problematiche poste dal PAI.

**Valutato che** relativamente agli aspetti vincolistici, le opere di progetto interessano principalmente la fascia di rispetto dei corsi d'acqua e relative sponde, come riportato all'art. 146 comma 1, lett. c) del D.Lgs 490/99 (che aggiorna quanto contenuto nella Legge Galasso), e le fasce di rispetto previste dalla L.R. 78/76 e non



sono presenti, sul territorio interessato dall'intervento, beni storici, architettonici, archeologici o naturalistici vincolati.

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

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

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

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

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

**Considerato che** sia per la fase di costruzione che nella fase di esercizio sono stati valutati, in fase di progettazione, gli effetti di interazione opera/ambiente fisico quale suolo e sottosuolo

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

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

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

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

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

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

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

**Visto che** il progetto è corredato di relazione idraulica e tavole della sistemazione idraulica e che gli studi idraulici condotti hanno verificato la compatibilità idraulica delle opere in progetto con il comportamento del torrente in caso di evento eccezionale, anche con tempi di ritorno pari a 500 anni.

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

**Valutato che** il progetto riporta attentamente tutte le componenti naturali del territorio con studi approfonditi su clima, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi.

**Valutato che** non sono state rilevate presenze di siti di importanza comunitaria (SIC pSIC e ZPS) o aree protette di qualsiasi genere. Queste ricadono completamente al di fuori dell'area interessata dal progetto ad alcune decine di Km dall'area da essa.

**Valutato che** l'area non fa parte di alcun SIN, e non è catalogata fra quelle a rischio frane dal PAI. In funzione della modesta acclività non si prevedono fenomeni franosi di alcun tipo.

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

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

**Valutato che** nel territorio in esame sono stati rilevati, dai redattori degli studi specialistici, elementi faunistici associati all'ambiente agrario quali il Biacco, o Biscia nera, tra i rettili e il Barbagianni tra i volatili. Tra le popolazioni potenziali dell'area si possono inserire la volpe, il riccio, il topo campagnolo siculo ed il topo selvatico, la lucertola campestre, la lucertola siciliana, la gazza, la capinera, il pettirosso, il cardellino, la tortora.

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

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

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

**Valutato che** alcune misure hanno preso vita nella fase di progettazione stessa, altre sono da realizzare in fase di cantiere ed in fase di esercizio.

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

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

**Valutato che** sono previste opere di rinverdimento, specie nelle scarpate, servite da idonei impianti di irrigazione.

**Valutato che** Il progetto non prevede alcunché sulla possibilità di trapiantare alberi esistenti.

**Valutato che** il progetto prevede quali opere di mitigazione

- ◆ Muri d'alveo e muri di contenimento realizzati in terre armate e non in cls armato
- ◆ Utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica per la realizzazione di scarpate in corrispondenza degli sbancamenti previsti
- ◆ Scarpate verdi terrazzate modellate in modo da essere correttamente inserite nel paesaggio circostante
- ◆ Scelta di aree degradate da destinare alla cantierizzazione;
- ◆ Utilizzo di pannellature fonoassorbenti sulle aree di cantierizzazione per limitare il disturbo da rumore sulla fauna limitrofa;
- ◆ Sottopassi faunistici;
- ◆ Barriere acustiche in legno;
- ◆ rinverdimento delle scarpate e dei muri di contenimento;
- ◆ riforestazione delle aree degradate e/o di cantiere.

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

**Considerato che** i problemi legati alla percezione del manufatto sono stati analizzati sia dall'ottica dell'autostrada sia dall'ottica del paesaggio circostante e che i relativi impatti sono considerati nel SIA accettabili; anche se il progetto può essere reso di gran lunga migliore sotto il profilo ambientale qualora venissero adoperate tecniche di ingegneria naturalistica.

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

**Considerato che** il comune di Ali Terme interessato dal nuovo svincolo autostradale, al momento della campagna di monitoraggio, non è dotato di un piano di zonizzazione il proponente ha svolto una campagna

di misure fonometriche in prossimità delle principali infrastrutture che attualmente insistono sul territorio di studio. Il monitoraggio ha avuto luogo nei giorni 16 e 17 Aprile 2008, e successivamente della durata di una settimana. Precedentemente è stato eseguito un sopralluogo nell'area che è servito per il censimento dei recettori puntuali da utilizzare nelle simulazioni e nelle misurazioni, nonché per l'individuazione dei recettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo).

**Valutato che** la campagna di misure fonometriche, troppo modesta in relazione ai tempi di rilevamento, è stata incrementata in sede di integrazione progettuale con altre misure ottenendo all'incirca gli stessi risultati.

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

**Valutato che** il SIA propone una vasta serie di strumenti atti a prevenire o a contenere la formazione di eccessive sorgenti di rumore nella fase di cantiere che riguardano la Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni, Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature: modalità operazionali e predisposizione del cantiere:

**Valutato che** la simulazione acustica post operam presente nel SIA ha dato esiti positivi.

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

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

**Valutato che** dallo studio effettuato nella configurazione operativa futura, con il calcolo dei livelli di concentrazione degli inquinanti CO, NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> e nel rispetto di quanto espressamente richiesto dalla normativa di settore, si evince che sui recettori puntuali identificati:

- ◆ Le concentrazioni attuali degli inquinanti CO, NO<sub>2</sub> e PM10 ricavate dalla campagna di monitoraggio non presentano criticità nell'area interessata dal progetto di realizzazione dello svincolo di Ali Terme;
- ◆ in riferimento alle condizioni di esposizione cronica, i valori di concentrazione degli inquinanti indagati, calcolati laddove richiesto su base annuale, sui 29 recettori puntuali scelti, sono al di sotto dei limiti di immissione previsti dalla normativa;
- ◆ in riferimento alle condizioni di esposizione acuta ottenute scegliendo opportunamente i parametri meteorologici ed i flussi di traffico, la realizzazione dell'opera in progetto comporta localmente aumenti generalizzati dei livelli di concentrazione per il NO<sub>2</sub> ed il PM10.
- ◆ Tali aumenti sono comunque conformi alla normativa di settore e dunque inferiori ai limiti di legge e comunque vengono ampiamente compensati dallo spostamento delle sorgenti puntuali di inquinamento (mezzi che transitano) dalle aree densamente urbanizzate, edificate e popolate prospicienti la SS 114, all'ambito autostradale, con significative ricadute in termini globali di salute pubblica.
- ◆ Il monossido di carbonio non presenta alcuna criticità.

**Valutato che** secondo le simulazioni fornite nel SIA l'impatto sulla componente atmosfera indotto dalla fase di funzionamento a regime della infrastruttura è contenuto nei limiti della normativa vigente e per alcuni recettori risulta anche trascurabile.

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

**Valutato che** la realizzazione dell'opera prevede adeguati sistemi di inserimento nel paesaggio, e che tutta la zona di monte è interessata dalla presenza di muri artificiali realizzati in terra armata e non più in cls armato

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

**Considerato che** il progetto attuale e il relativo SIA hanno superato tutte le criticità espresse dal precedente parere n. 760/2007 per i quadri di riferimento progettuale, programmatico e ambientale, e per le parti non superate o non adeguatamente supportate da indagini studi e ricerche si può intervenire in fase di prescrizioni.

**Visto il** rapporto ISPRA del 21/07/09 n. RTSIA4-PSC-REV01 acquisito al protocollo CTVA-2009-0002863 del 22/07/2009 , ELEMENTI TECNICI PER LA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI, per il progetto in argomento.

**Considerato che** il rapporto ISPRA è relativo al vecchio progetto non approvato dalla Commissione VIA.

**Considerato che** ISPRA rileva una massa rilevante di carenze e incongruenze, e invita la Commissione VIA VAS a richiedere delle integrazioni per rendere possibile l'esame del progetto.

**Considerato che** la gran parte delle indicazioni di carenze evidenziate dal rapporto ISPRA è già presente nelle valutazioni della Commissione, con riferimento al quadro di riferimento progettuale, ambientale e programmatico.

**Valutato che** il nuovo progetto, con le integrazioni e le varianti presentate, supera la quasi totalità delle osservazioni, e che tutte le valutazioni, le indicazioni di carenze, i suggerimenti riguardanti le linee generali, e i quadri di riferimento progettuale, programmatico e ambientale provenienti dal rapporto ISPRA, non recepiti dalla nuova configurazione progettuale, possono essere tradotte in prescrizioni in fase esecutiva.

**Valutato che** il nuovo progetto, redatto e trasmesso ai sensi dell'articolo 10 bis della legge 241/1990, non presenta variazioni sostanziali, ma soltanto un migliore inserimento ambientale con ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, rimodellazione delle scarpate e del muro d'argine e nuovi rilevamenti ambientali ante operam.

**Visto il** parere n. 367 del 30 ottobre 2009 e valutate tutte le osservazioni che avevano portate all'espressione di parere negativo.

**Valutato che** il nuovo progetto supera la quasi totalità delle osservazioni del parere n 367 del 30 ottobre 2009 con particolare riguardo ai seguenti punti:

- Compatibilità con il PAI e relativo parere dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana.
- Eliminazione dei possenti muri di contenimento in calcestruzzo armato a faccia vista e sostituzione con scarpate gradonate o terrazzate realizzate in terre armate con inclinazione compatibile con l'intorno morfologico.

- Eliminazione del muro d'alveo in calcestruzzo armato a faccia vista e sostituzione con un muro realizzato in terra armata.
- Ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per la copertura degli sbancamenti.
- Realizzazione di una nuova campagna di rilevamento di emissioni e rumori ante operam

Vista la relazione istruttoria

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

**RITIENE**

di non confermare il parere n. 367 del 30 ottobre 2009, e

**ESPRIME**

**parere positivo** riguardo alla compatibilità ambientale del progetto "Autostrada Messina-Catania: realizzazione dello svincolo di Ali Terme" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Il progetto esecutivo deve comprendere i riferimenti e le relazioni rispetto agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso e le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori con particolare riguardo a;
  - a) Piano di tutela delle acque ed approvazione del programma degli interventi. (ordinanza commissariale 27 dicembre 2007)
  - b) Piano Regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria, anno 2007
  - c) D.A. n° 35 del 21/02/2007 (Assessorato Territorio ed Ambiente - Regione Siciliana) sull'inquinamento elettromagnetico, contenente un Allegato tecnico per procedere alla verifica del rispetto dei limiti di cui al DPCM dell'8/07/2003
  - d) D.A. n° 196 del 11/09/2007 (Assessorato Territorio ed Ambiente - Regione Sicilia) sull'inquinamento acustico, contenente un Allegato tecnico "Linee guida per la classificazione in zone acustiche del territorio dei comuni della Regione Siciliana.
  - e) Piano di Sviluppo Rurale 2000-2006 (Assessorato Agricoltura e Foreste - Regione Sicilia)
  - f) Prescrizioni di massima e di polizia forestale per i boschi e terreni sottoposti a vincolo idrogeologico nella prov. di ME 2006
2. Per quanto attiene la situazione compromessa delle discariche abusive esistenti in alveo della fiumara Fiumedinisi, deve essere condotta una sostanziale riqualificazione con asportazione di tutte le microdiscariche, gli sfabbricidi, i materiali organici e inorganici di rifiuto deposti nel tempo, compresi i frammenti di manufatti in cemento-amianto, operando una separazione tra i rifiuti passibili di riutilizzo quali inerti, sfabbricidi ecc., all'interno dello stesso cantiere, e separando gli altri avviandoli ad adeguati siti di stoccaggio;
3. Deve essere redatto un rilievo delle essenze arboree esistenti, segnalando quelle di pregio con progetto di reimpianto delle unità espianate come ad esempio gli alberi di ulivo, e cercando al contempo di mantenere anche l'agrumeto e la sua cultivar specifica, quale elemento di qualità agroambientale e paesaggistica tipica del luogo che va conservato e tutelato.
4. Le soluzioni idrauliche del progetto debbono garantire anche il naturale deflusso delle acque meteoriche anche in funzione della diminuzione di superficie permeabile dovuta all'occupazione dei suoli. La progettazione esecutiva dovrà contenere e prevedere tutte le norme e i regolamenti vigenti in materia di tutela e di prevenzione dall'inquinamento delle risorse idriche, la caratterizzazione dei bacini idrografici esistenti interessati dall'intervento, lo stato delle acque superficiali e sotterranee, con relative misurazioni dirette di portata e serie storiche, sulla quale osservare gli effetti dell'opera sia in fase di esercizio che di costruzione. Gli elaborati progettuali esecutivi dovranno contenere specifici allegati relativi al dimensionamento dei manufatti relativamente ai calcoli idraulici e le grandezze idrologiche valutate per l'analisi effettuata in fase di verifica idraulica. In fase di progettazione esecutiva dovranno essere individuati idonei presidi idraulici atti a prevenire la contaminazione dei corpi idrici superficiali e sotterranei in caso di sversamenti accidentali. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica.

5. Specificatamente ai colatori intercettati, si chiede che nella progettazione esecutiva essi siano descritti più estesamente e con maggiore dettaglio, evidenziando che tali interventi non producano impatti sia sul piano idrologico sia su quello della qualità delle acque, e che le opere siano in linea con le norme che perseguono la tutela e la salvaguardia di tutti i corpi idrici, in ottemperanza alle disposizioni delle vigenti leggi nazionali (D.Lgs.152/2006 e s.m.i.); Si dovrà evincere chiaramente che la sistemazione idraulica dell'area deve essere realizzata garantendo il minimo impatto e, per quanto possibile, la conservazione della naturalità. Deve inoltre essere approfondita l'analisi degli impatti delle acque superficiali convogliate nella fiumara Fiumedinisi.
6. Le previsioni dei movimenti di terra, ai sensi dell'art 186 del D. Lgs 152/2006 e successive modifiche, e in particolare la percentuale di riutilizzo dei materiali escavati, prevista attualmente al 50 %, con un esubero di circa 11.000 m3 di materiali non utilizzabili, e fabbisogno di circa 23.000 m3 da reperire in cave locali debitamente autorizzate, dato confermato in sede di integrazione e variante, devono essere supportate da adeguate analisi delle terre da movimentare, con particolare riferimento agli sbancamenti previsti, e il progetto esecutivo deve prevederne il riutilizzo per la maggior quantità possibile, sia per i rilevati sia per opere accessorie, sia per la realizzazione delle terre armate. Il terreno vegetale deve essere rimosso dalle aree di cantiere, opportunamente accumulato e riutilizzato per le opere a verde.
7. Dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo, fauna, vegetazione, vibrazioni, salute pubblica), divise per le diverse stagioni; Il proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera; quest'ultimo periodo dovrà essere concordato con l'Arpa regionale e gli uffici degli Enti Locali competenti. In particolare per la qualità dell'aria si dovrà provvedere ad un attento monitoraggio nelle zone interessate dall'opera estese alla rete presa in esame utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M.261/02;
8. il monitoraggio, da effettuare di concerto con l'ARPA regionale, dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un'apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati: Lo studio sulla qualità dell'aria dovrà essere eseguito utilizzando, come valori di fondo, quali ad esempio le misurazioni effettuate da Arpa Sicilia a Tremestieri (sud di Messina), ovvero altri documenti tecnici che forniscano un quadro più completo della qualità dell'aria esistente.
9. Dovrà essere garantito un corretto inserimento paesaggistico delle barriere acustiche e un loro adeguato livello di progettazione da un punto di vista tecnico ed architettonico. Il progetto esecutivo deve anche prevedere, in aggiunta alle barriere fonoassorbenti, l'insediamento di adeguata vegetazione specificatamente inserita allo scopo di limitare la trasmissione dei rumori;
10. Dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, da realizzare con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico del Proponente. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
  - a) gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento;
  - b) dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali.
  - c) dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
  - d) l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche le aree agricole che resteranno intercluse, o in ogni caso, le aree non più utilmente riconducibili alle attività agricole, le quali dovranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi di mitigazione necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;
  - e) deve essere presentato il progetto di irrigazione con particolare riferimento alle scarpate verdi.

- f) il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno decennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalla Soprintendenza di Messina e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo della medesima struttura.
11. Il progetto esecutivo, oltre quella presentata nel SIA, deve contenere le fotosimulazioni delle scarpate sistemate a verde
12. Tutti gli oneri derivanti dalle misure di mitigazione devono essere previsti nel capitolato del progetto posto a base di gara come oneri a carico dell'impresa.
13. Di concerto con l'Amministrazione comunale, con il quale il Proponente dovrà stipulare un apposito protocollo di intesa, deve essere elaborata una nuova pianificazione della viabilità locale, che consenta di collegare la cittadina di Ali Terme con il lato alle spalle dell'autostrada, in direzione della Fiumara stessa, al fine di collegare le aree che risulterebbero eventualmente intercluse.
14. Debbono essere rispettate tutte le prescrizioni, indicazioni e raccomandazioni inserite in:
- a) Autorizzazione Paesaggistica rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Architettonici, Paesistici, Urbanistici, Naturali e Naturalistici, prot. 8682/08/cc del 01 12 2008
  - b) Autorizzazione Archeologica rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Archeologici, prot. 80/2008
  - c) Parere di Compatibilità Ambientale della Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento Regionale Territorio e Ambiente, Servizio II - VAS VIA n. 15140 del 23/02/2007 con prescrizioni e raccomandazioni, confermato successivamente ad alcune modeste modifiche del piano progettuale con nota n. 82059 del 30/10/2008
  - d) Parere favorevole con prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota n. 20590 del 17/06/2009) ai sensi del R. D. 25/07/1904 n. 523 relativo alla compatibilità idraulica
  - e) Parere favorevole con prescrizioni dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota n. 21335 del 23/06/2009) ai sensi dell'art. 13 della legge 64/74 relativo alla compatibilità geomorfologica;
  - f) Parere favorevole con prescrizioni dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana n. 22614 del 31/03/2010

Le prescrizioni da 1 a 12 devono essere verificate da MATTM

La prescrizione n. 13 deve essere verificata da Comune di Ali Terme.

Le prescrizioni n. 14 a) e b) devono essere verificate da Soprintendenza di Messina

La Prescrizione n. 14 c) deve essere verificata dall'Assessorato Territorio e Ambiente Servizio II - VAS VIA

Le Prescrizioni n. 14 d) e e) devono essere verificate dall'Ufficio del Genio Civile di Messina

La Prescrizione n. 14 f) deve essere verificata dall'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana Servizio IV - Assetto del Territorio e Difesa del Suolo



Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

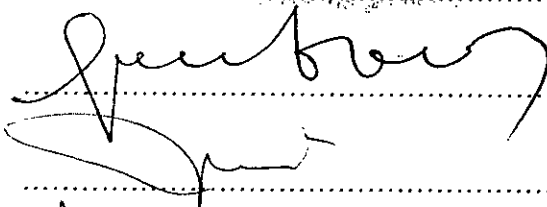
Dott. Andrea Borgia

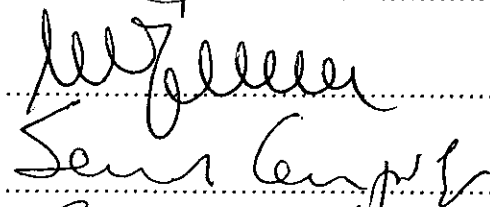
Prof. Ezio Bussoletti

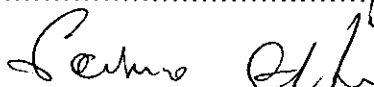
Ing. Rita Caroselli

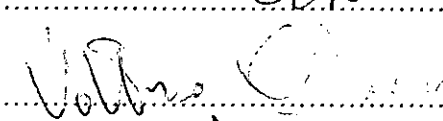
Ing. Antonio Castelgrande

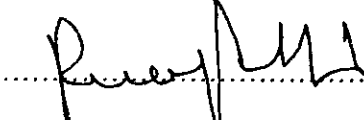
Assente



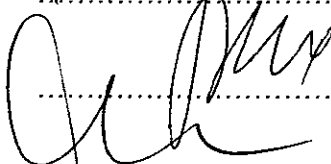


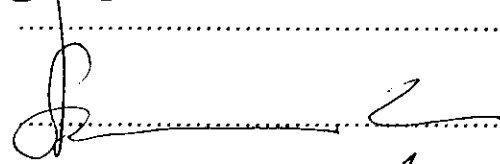


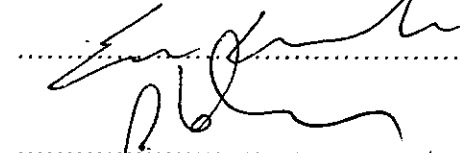


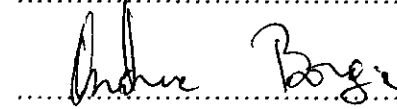


Assente

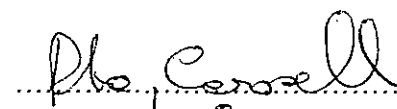


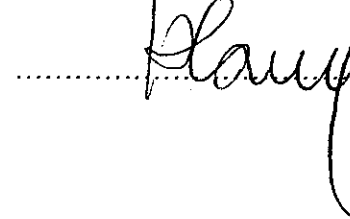






Assente





Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

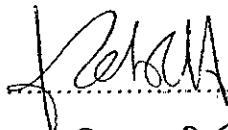
Dott. Andrea Lazzari

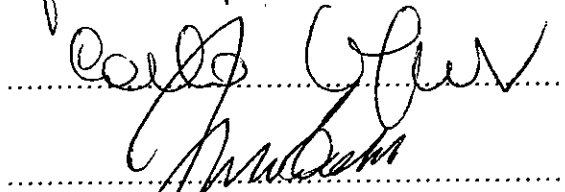
Arch. Sergio Lembo

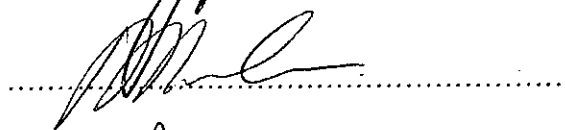
Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero



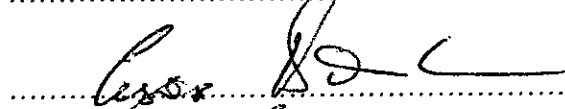


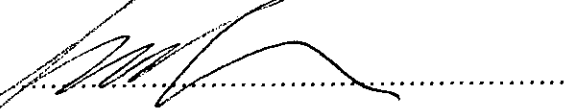


Aziende




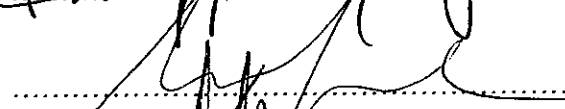
Aziende

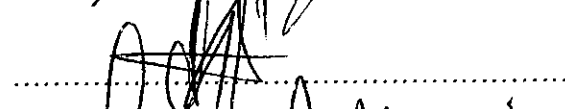


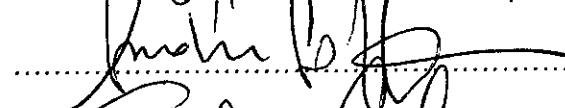


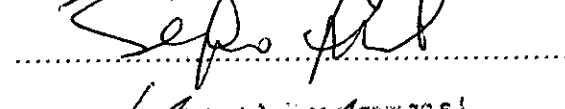
Aziende

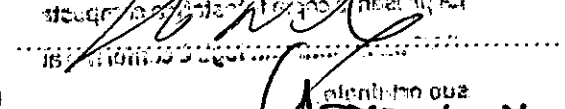


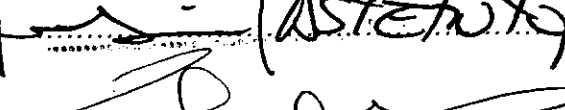














Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

*[Signature]*

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*[Signature]*

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*[Signature]*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*[Signature]*

Dott. Vincenzo Sacco

*[Signature]*

Avv. Xavier Santiapichi

*[Signature]*

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

*[Signature]*

Ing. Roberto Viviani

*[Signature]*

Rappresentante Regionale  
Regione Siciliana  
Arch. Venera Greco

ASSENTE

La presente copia fotostatica composta  
di N° 9 (nove) fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 28. 09. 2010

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