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 – ex Direzione Salvaguardia Ambientale
E.prot exDSA – 2009 – 0029639 del 06/11/2009

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS
U.prot CTVA – 2009 – 0004098 del 04/11/2009

Pratica N. .....
Rif. Mittente: .....

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

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

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223062- fax 0657223082 – e-mail: ctvia@minambiente.it

OGGETTO: Istruttoria VIA - Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte S. Giorgio. Trasmissione parere n. 366 del 30 ottobre 2009.

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

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL
05 NOV. 2009
DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-00
CTVA-US-04_2009-0133.DOC

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

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

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

Parere n. 366 del 30.10.2009

Progetto:	**Istruttoria VIA** **Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte S. Giorgio**
Proponente:	**C.A.S. Consorzio per le Autostrade Siciliane**

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

VISTA la Legge del 8 luglio 1986, n. 349 di "Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale" ed in particolare l'art. 6, comma 2;
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377 recante "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n.349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale";
VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. 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 e successive modifiche ed integrazioni";
VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;
VISTO il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" ed in particolare l'art.35, comma 2-ter, che prevede, per i procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del decreto stesso, la conclusione ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento;
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248 ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;
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, concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;
VISTA la Relazione Istruttoria;
PRESO ATTO che in data 19 ottobre 2005 il Consorzio per le Autostrade Siciliane ha presentato domanda di verifica di esclusione dalla procedura di VIA, assunta al prot. n. DSA-2005-27264 in data 27 ottobre 2005 e che in data 20 marzo 2006 la suddetta domanda è stata ritirata;
VISTO che il Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 6 marzo 2006, ha presentato, ai sensi del D.P.C.M. 10 agosto 88 n. 377, richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, assunta al protocollo n. DSA-2006-8014 del 15 marzo 2006, per la realizzazione del Progetto "Realizzazione dello svincolo Monforte San Giorgio, ricadente nel territorio del comune di Monforte S.Giorgio (ME), per l'Autostrada A20 Messina-Palermo";
PRESO ATTO che l'istanza è stata oggetto di pubblicazione in data 13 marzo 2006 sul quotidiano "Corriere della Sera" e in data 10 marzo 2006 sui quotidiani "Giornale di Sicilia" e "Gazzetta del Sud";
PRESO ATTO che il Proponente, in data 12 giugno 2007, ha richiesto la sospensione della procedura di VIA per poter predisporre dell'ulteriore documentazione e che la sospensione non è stata concessa;
VISTO che, a seguito della cessazione delle attività della CVIA in data 26 luglio 2007 prevista dall'art. 9 del DPR n. 90 del 14.5.2007, con il D.M. prot. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 e succ., è stata istituita la nuova Commissione Tecnica per la Valutazione dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CTVIA);
VISTO che con il D.L. n. 90 del 23.05.08, art. 7, convertito in L. 123/2008, la CTVIA è stata ridotta a 50 membri e che con D.M. GAB/DEC/194/2008 è stata nominata la nuova CTVIA;
VISTA la nota CTVIA-2008-2785 del 18 luglio 2008, con la quale il Presidente della CTVIA incaricava il nuovo gruppo istruttore nelle persone dell'arch. Salvo Lo Nardo (Referente), dell'avv. Michele Mauceri e dell'ing. S. Muscarà;

DELL'AMBIENTE
TERRITORIO E DEL MARE
Tecnica di Verifica
VIA e VAS
Segretario della Commissione

CONSIDERATO il parere n. 78 espresso dalla CTVIA in data 31.07.08 secondo cui sussistevano oggettive carenze dello SIA in merito ai seguenti punti:

1. *"il progetto non è supportato da dati sufficienti ed, in particolare, da quelli relativi alla rete di viabilità ordinaria afferente o sostitutiva dell'autostrada, l'informazione disponibile, come affermato dal proponente, risulta carente e poco attendibile, e non sono disponibili gli elementi che concernono la struttura della flotta veicolare, i costi di esercizio dei veicoli, le percorrenze medie, la domanda di trasporto globale e locale e quanto utile per l'utilizzo di un modello di assegnazione del traffico;*
2. *la insufficiente valutazione degli impatti e la carenza del quadro di riferimento ambientale inducono erronee misure di mitigazione e/o compensazione;*
3. *la non corretta valutazione dell'impatto dell'infrastruttura sulla Fiumara di Niceto, fa risultare errata la previsione dell'area di cantiere proprio in corrispondenza della stessa;*
4. *l'analisi delle diverse matrici ambientali, relativa allo stato di fatto e allo scenario progettuale, non è stata condotta con sufficiente livello di approfondimento e non viene spesso effettuata una valutazione degli impatti utili per una corretta progettazione delle eventuali misure di mitigazione e/o compensazione, con una chiara indicazione della metodologia proposta e della modellistica, giungendo, invece, a considerazioni fondate su informazioni esigue o chiaramente insufficienti e senza una chiara e riscontrabile motivazione della mancata ricerca di approfondimento e validazione attraverso dati precisi."*;

PRESO ATTO che in data 23 settembre 2008 con nota DSA-2008-26312 è stato notificato al Consorzio per le Autostrade Siciliane il Decreto Direttoriale n. DSA-2008-910 del 19 settembre 2008 contenete il pronunciamento interlocutorio negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera;

PRESO ATTO che in data 31 marzo 2009, con nota acquisita al prot. DSA-2009-10583 del 29 aprile 2009 il Consorzio per le Autostrade Siciliane ha presentato formale richiesta di riavvio del procedimento allegando documentazione integrativa utile a superare i motivi della pronuncia interlocutoria;

VISTA la documentazione tecnica trasmessa a seguito della presentazione dell'istanza consiste in un progetto per la realizzazione dello "Svincolò di Monforte S.Giorgio sulla A20, tra gli esistenti svincoli di Rometta e Milazzo" e le successive integrazioni presentate in data 31 marzo2009;

PRESO ATTO che nel corso dell'istruttoria:

- non sono pervenute al MATTM osservazioni avanzate ai sensi dell'art. 6, comma 9 della Legge n. 349/86;
- non risultano pervenuti i pareri della Regione Sicilia e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

CONSIDERATO che il progetto dello svincolo di Monforte si inserisce nella più generale progettazione del completamento dell'Autostrada A20, nel tratto compreso tra Messina e Palermo, nella zona limitrofa alla Fiumara di Niceto di Monforte Marina e che è localizzato sulla tratta autostradale della A20, tra gli esistenti svincoli di Rometta e Milazzo, già servita dalle stazioni che lo precedono e lo seguono;

CONSIDERATO che le Amministrazioni territorialmente interessate sono il Comune di Monforte S. Giorgio e la Provincia di Messina;

PRESO ATTO che il suo inserimento è finalizzato ad un migliore e più diffuso servizio dell'utenza, consentendo minori percorsi sulla viabilità ordinaria, frequentemente congestionata, e maggiori percorsi in autostrada,

CONSIDERATO che le province coinvolte nella definizione del bacino d'utenza relativo al progetto dello svincolo sono quelle di Messina, al cui territorio compete l'utenza predominante, e Catania, il cui flusso di traffico significativo è quello in direzione Randazzo e che è da evidenziare l'atipicità della stazione di Milazzo, il cui comprensorio di utenza si estende anche alle isole Eolie, i cui collegamenti serviti da traghetti ed aliscafi, fanno capo al porto di Milazzo;

Relativamente al Quadro di Riferimento Programmatico

CONSIDERATO che sono stati presi in considerazione i Piani e Programmi riportati di seguito:

A livello di Pianificazione Europea e Nazionale

- **Piano Generale dei Trasporti e della logistica** (Gennaio 2001) nel quale si riporta una programmazione mirata ed integrata per mercati aperti alla concorrenza. All'interno del PGT è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci. L'autostrada A20 rientra nello SNIT di I livello e quindi la realizzazione dello svincolo autostradale di Monforte si inquadra progettualmente nell'ottica di quanto prospettato dal PGT,

A livello di Pianificazione Regionale

- **Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica** (Piano Direttore del giugno 2002) che definisce gli indirizzi strategici e gli interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia. Il PGTL indica la necessità di completare la realizzazione dell'Autostrada A20 Messina - Palermo attraverso l'unione dei due tronchi già in esercizio tra Palermo e Castelbuono e tra Messina e Sant'Agata di Militello; è prevista, inoltre, la realizzazione di tre nuovi svincoli nelle località Monforte – San Giorgio, Fornai – Portorosa e Capo D'Orlando, che insistono sui tronchi autostradali già in esercizio,

- **Programma regionale di Sviluppo** (PRS) e L.R. 6/88 che individua le azioni di indirizzo per lo sviluppo dei settori produttivi, economici e sociali prevedendo, fra le strategie, la creazione di grandi infrastrutture e il sostegno degli equilibri a scala territoriale,

- **Documento di programmazione Economico – Finanziaria** (DPEF) per gli anni 2003-2006 approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 233 del 05/08/2003 che ha inserito, tra le opere previste, il progetto dello Svincolo di Manforte,

- **Programma Operativo Regionale** (POR) Sicilia 2000/2006 Asse 6 (Reti e Nodi di Servizio), Misura 6.01 per gli interventi sul Sistema Stradale. La Misura consiste nel modernizzare, completare e riorganizzare i collegamenti materiali e immateriali necessari per lo sviluppo, il consolidamento delle iniziative imprenditoriali sul territorio, la valorizzazione dei fattori di competitività. Lo svincolo di Monforte San Giorgio è inserito nel POR Sicilia 2000/2006 fra gli interventi con copertura finanziaria completamente disponibile,

- **Complemento di Programmazione del POR Sicilia 2000/2006** che rappresenta il Documento Attuativo del POR ed i cui obiettivi corrispondono alle Misure in esso riportate,

- **Accordo di Programma Quadro per le infrastrutture stradali** che inserisce l'opera in progetto tra gli Interventi Prioritari previsti dall'Accordo di Programma Quadro e la comprende nell'elenco, riportato nell'Allegato 1, delle Opere con copertura finanziaria interamente disponibile,

A livello di Pianificazione Sovracomunale

- **Piano Territoriale Paesistico Regionale** della regione Sicilia, approvato dal Comitato Tecnico Scientifico ex art. 24 del R.D. 1357/40 nella seduta del 30 aprile 1996. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale divide il territorio in 18 ambiti sub-regionali sulla base delle caratteristiche geomorfologiche e culturali del paesaggio. Il Progetto dello Svincolo di Monforte ricade all'interno dell'Ambito 9 Catena Settentrionale (Monti Peloritani) del PTPR,

A livello di Pianificazione Comunale

- **Piano Regolatore Generale di Monforte S. Giorgio**. Lo Strumento Urbanistico vigente, in fase di redazione del SIA, è il Piano di Fabbricazione approvato con R.D. 199 del 21 novembre 1979. Il Piano Regolatore Generale è stato adottato dal Consiglio Comunale nel dicembre del 1993 e modificato con alcuni emendamenti deliberati dal C.C. nel 1998-99, e acquisito dall'ARTA in data 06 aprile 2000. Le zone di PRG interessate dal progetto sono Zone E (aree agricole): in tale ambito è previsto l'intero sviluppo dello svincolo autostradale,

CONSIDERATO, inoltre, che

- sul territorio interessato dall'opera in progetto non ricadono aree SIC, ZPS, Zone umide, Parchi Nazionali (L. 394/91) o Riserve Naturali Statali;

- il Proponente non ha aggiornato la documentazione integrativa con il Piano Territoriale Provinciale ex art.12 L.R. n.9/86 e art.5 L.R. n.48/91 della Provincia di Messina, di cui è stato approvato il progetto definitivo del quadro conoscitivo e del quadro propositivo con deliberazione n.19 del 13 febbraio 2008, pubblicata il 24 febbraio 2008, dal Consiglio della Provincia Regionale di Messina;

- il Proponente non ha aggiornato la documentazione integrativa con il "Piano di Tutela delle Acque della Sicilia", che è stato predisposto e adottato dalla Regione Sicilia nel dicembre 2007;

- in particolare l'area in esame rientra nel "sistema Piana di Barcellona – Milazzo" e dalla cartografia allegata si evince che i bacini più significativi dell'area son quelli di Torrente Mazzarà ed Elicona (R19011) e di Torrente Muto e Mela (R19006); l'area fiumara di Niceto (R19004) è considerata bacino non significativo e pertanto, non sono esplicitati mirati obiettivi di qualità ambientale ne sono individuati specifici interventi;

- la "Carta del dissesto Idrogeologico" del PAI elaborata dalla Regione nell'ottobre 2005, relativamente al bacino idrografico della Fiumara di Niceto (004) e centro abitato di Rometta, non identifica nella zona interessata dallo svincolo in questione, area a pericolosità idraulica con rischio di esondazione, né area a pericolosità e rischio geomorfologico, né aree a pericolosità e rischio di dissesti;

PRESO ATTO che, per quanto concerne il regime vincolistico che grava sulle aree interessate dalla realizzazione dello svincolo, il Comune di Monforte S. Giorgio, con nota prot. n. 9162 del 27 ottobre 2008, ha attestato che gli unici vincoli sono:

- il vincolo per la fascia di rispetto fluviale di cui all'art. 142 del D. Lgs. 42 del 22/01/2004 e s.m.i;

- il vincolo sismico di cui alla legge n.64/1974 e s.m.i.;

PRESO ATTO che lo stesso Comune di Monforte S. Giorgio, con la determinazione n. 2 del 28 febbraio 2005, ha espresso parere favorevole circa la compatibilità dell'opera con l'assetto territoriale comunale, superando di fatto la non conformità urbanistica;

PRESO ATTO che, con la nota prot. 169/05 del 28/12/2004, la Sovrintendenza dei Beni Culturali ed Ambientali di Messina ha attestato la compatibilità dell'opera con i valori paesaggistici dell'area e che con nota n. 79 del 23/12/2004 ha dichiarato la compatibilità rispetto al vincolo archeologico, chiedendo nel contempo che i lavori di scavo vengano effettuati sotto la sorveglianza del personale del servizio archeologico della Soprintendenza.

PRESO ATTO che, con nota prot. n. 516 del 06 aprile 2005, l'Ufficio del Genio Civile di Messina ha reso parere favorevole ai sensi dell'art. 13 della L. 64/74, circa la compatibilità geomorfologia dell'area con l'opera in esame;

VALUTATO che la realizzazione dello svincolo di Monforte San Giorgio è prevista dal Piano Regionale dei Trasporti, che la sua realizzazione, favorendo lo spostamento di flussi di traffico dalla viabilità locale a quella autostradale, contribuirà ad un più razionale sviluppo socio-economico del territorio e che il progetto fa parte delle azioni programmate per rendere operativo il completamento delle infrastrutture stradali nella regione Sicilia;

VALUTATO che l'area in esame è completamente esterna al perimetro del SIN di Milazzo (Decreto 11 agosto 2006 Nuova perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Area industriale di Milazzo pubblicato sulla G.U. n. 256 del 03/11/2006);

VALUTATO che nel territorio di Monforte S. Giorgio è presente un vincolo di carattere architettonico relativo alla "Casa David", ubicata all'interno del centro urbano principale e che tale vincolo non incide sull'area interessata dall'intervento progettuale;

VALUTATO in conclusione che non sussistano motivi ostativi di natura vincolistica o programmatica alla realizzazione dell'opera;

Relativamente al Quadro di Riferimento Progettuale
CONSIDERATO che

- la geometria dello svincolo presenta un'articolazione lineare simmetrica rispetto all'asse autostradale e si sviluppa su un'area prevalentemente pianeggiante a ridosso della Fiumara di Niceto al confine con l'area industriale;
- l'attraversamento del corpo autostradale è realizzato con sottovia mentre il casello è disposto parallelamente alla Fiumara e l'innesto con la viabilità locale avviene con una rotatoria sulla quale converge anche la strada realizzata in precedenza per l'Area di Sviluppo Industriale;
- le opere d'arte comprendono la realizzazione di piste di svincolo, un cavalcavia per la pista di svincolo, un sottopasso per la pista doppia, edifici di casello, barriera esazione pedaggi, edifici per impianti, impianti tecnologici;
- le piste unidirezionali di svincolo hanno larghezza pari a 6,50 m e sono costituite da una corsia di 4,00 m, da una banchina di 1,50 m sul ciglio destro e una banchina di 1,00 m sul ciglio sinistro e che nella pista doppia di svincolo e nel raccordo con la viabilità locale (S.S. 113) le due corsie sono distanziate da uno spartitraffico di 1,10 m, dotato di barriere di sicurezza;

PRESO ATTO che non sono state fornite alternative di progetto, né le motivazioni tecniche alla base delle scelte progettuali, ai sensi del DPCM 27 dicembre 1988, la cui descrizione è necessaria per la valutazione del livello di ottimizzazione delle caratteristiche del progetto in riferimento alle componenti ambientali;

CONSIDERATO che i flussi di traffico indotti dalla movimentazione dei mezzi di cantiere non sono stati definiti, né sono stati studiati eventuali impatti ad essi riconducibili;

PRESO ATTO che per quanto concerne l'analisi dei flussi di traffico il Proponente, a marzo 2009, ha provveduto ad integrare la documentazione tecnica con uno studio di traffico;

PRESO ATTO che il grafo considerato dal Proponente è costituito da una rete limitata ai tratti stradali ed autostradali a cavallo tra le due stazioni esistenti di Rometta e di Milazzo, tra le quali la nuova stazione verrebbe a posizionarsi, con estensioni semplificate verso Est (Messina, Reggio Calabria, Catania) e verso Ovest (Palermo e Sicilia occidentale), che i poli Est e Ovest raggruppano pertanto tutte le origini e destinazioni esterne all'area di studio e che la rete locale è limitata alla SS 113 con i suoi raccordi verso Milazzo;

CONSIDERATO che la Società proponente ha considerato:

- l'anno 2006 come l'inizio di tutte le valutazioni necessarie per individuare gli effetti che la realizzazione di una nuova stazione autostradale a Monforte San Giorgio può produrre ai fini degli assetti del traffico e delle dirette conseguenze sui tempi di viaggio e sui costi all'utenza;
- l'anno 2015 come riferimento futuro a medio termine per le medesime determinazioni.

CONSIDERATO che per l'analisi delle condizioni di traffico allo stato attuale sono stati utilizzati due serie di valori:

- conteggi ANAS riferiti alle medie annuali di più categorie di veicoli in nove sezioni della SS113, negli anni 1995 e 2000, con elementi del 2005;
- i riepiloghi mensili ed annuali delle statistiche del gestore autostradale dall'anno 2000 all'anno 2006;

CONSIDERATO che sulla base delle due serie di valori suddette il Proponente ha ricostruito:

- la situazione dei flussi (TGM) nell'anno di riferimento iniziale (2006) sugli archi della rete selezionata per l'esame del progetto;
- le variazioni stagionali, mensili ed orarie della domanda per le categorie passeggeri e merci, sulla base delle statistiche del gestore autostradale;

CONSIDERATO, inoltre, che:

- la matrice O-D per l'anno 2006 è stata effettuata utilizzando il modello di assegnazione probabilistico e plurimodale STREAMS;
- l'applicazione del modello è avvenuta in forma monomodale, in quanto si tratta solo di traffico su gomma, senza scambi con altri modi di trasporto (in quanto il porto di Milazzo è assimilato allo stesso polo);
- la struttura del modello ha consentito la valutazione contestuale dell'effetto di carico sugli archi della rete del grafo e l'analisi delle eventuali situazioni di congestione che vi si possono determinare;
- lo studio specifico per il nuovo svincolo ha permesso di confermare l'ipotesi, in caso di sua realizzazione, di un consistente alleggerimento della congestione di traffico sulla via costiera, già ora di difficile transito, ricuperando lo stesso traffico in ambito autostradale;

VALUTATO che la definizione della rete di studio e i dati di viabilità utilizzati per la modellazione di assegnazione di traffico alle reti, a seguito delle integrazioni fornite dal Consorzio Autostrade Siciliane a marzo 2009, è da ritenersi adeguata;

VALUTATO che nello studio integrativo sono state sufficientemente descritti i costi di esercizio dei veicoli e la struttura della flotta veicolare presente sulla rete;

VALUTATO che il progetto presentato è coerente con i flussi di traffico previsionali descritti negli elaborati presentati dal Proponente;

Relativamente al Quadro di Riferimento Ambientale

PRESO ATTO che per quanto concerne la componente atmosfera la Società proponente non ha tenuto conto del Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente, di cui la Regione Sicilia si è dotata (Decreto Assessoriale n. 176/GAB del 9/8/2007);

CONSIDERATO che con tale documento la Regione ha definito il Comune di Manforte San Giorgio "zona di risanamento", secondo la classificazione del territorio ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria per ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 micron, monossido di carbonio e benzene;

CONSIDERATO che per quanto concerne l'analisi della qualità dell'aria ante operam la Società proponente ha dichiarato, che in tutta l'area di studio non sono disponibili né studi e/o dati bibliografici, né sono presenti reti di monitoraggio ambientale che possano essere utilizzati a supporto dello screening del territorio della qualità dell'aria e che per tanto ha provveduto a realizzare una campagna di monitoraggio degli inquinanti atmosferici;

PRESO ATTO che tale campagna è stata realizzata dal 1 aprile 2008 all'8 aprile 2008 e che sono stati monitorati in un unico punto di misura i seguenti quattro inquinanti: monossido di carbonio, biossido di azoto, ozono, PM10;

VALUTATO inadeguato il monitoraggio effettuato per la definizione della qualità dell'aria ante operam nell'area di interesse sia per la limitatezza del periodo di tempo di osservazione, consistente in una sola settimana, sia per la mancata evidenza della rappresentatività del periodo dell'anno scelto, sia per l'aver utilizzato una sola stazione di monitoraggio, anch'essa di dubbia rappresentatività;

VALUTATO che i risultati del monitoraggio, utilizzati poi come input del modello di simulazione per lo studio delle condizioni post operam e che sono 0.498 mg/m^3 per il CO, 6.065 $\mu g/m^3$ per l'NO_2 e 0.010 mg/m^3 per le PM10, appaiono in contrasto con quanto rilevato dalla Regione Sicilia che ha ritenuto, come già detto, di classificare il Comune di Monforte come zona di risanamento;

CONSIDERATO che per la fase in operam è stato studiato l'impatto atmosferico relativo al sistema di cantierizzazione per la realizzazione dello svincolo autostradale, in particolare quello del PM10 che il Proponente ha dichiarato che in fase di esecuzione si dovranno mettere in atto una serie di modalità operative atte a contenere al massimo la dispersioni di polveri, ma non ha specificato quali accorgimenti operativi e gestionali prevede di utilizzare, limitandosi ad un elenco di quelli possibili;

VALUTATO che in tal modo il Proponente non ha dato evidenza delle effettive mitigazioni che intenderà adottare;

CONSIDERATO che in relazione alle condizioni post operam (2015) la stima degli impatti indotti indirettamente dalla costruzione della nuova infrastruttura viaria è stata effettuata attraverso il modello previsionale CALRoadsView e che all'interno del modello sono stati forniti come dati di input del modello di calcolo i parametri meteorologici, i valori del fondo desunti dal monitoraggio ed i parametri di emissione stimati sulla base delle conoscenze del parco macchine circolante nella Provincia di Sicilia e tramite le banche dati europee e nazionali disponibili dal progetto CORINAIR;

CONSIDERATO che per analizzare gli impatti indotti dalla realizzazione della strada nella configurazione post operam il Proponente ha scelto 28 ricettori puntuali identificativi di gruppi di case o case isolate, edifici abitativi, potenzialmente più esposti all'inquinamento atmosferico e che su tali ricettori puntuali sono state calcolate le concentrazioni degli inquinanti indagati (CO, NO2 e PM10);

PRESO ATTO che il Proponente ha dichiarato che "l'impatto sulla componente atmosfera indotto dalla fase di funzionamento a regime della infrastruttura è contenuto nei limiti della normativa vigente e per alcuni ricettori risulta anche trascurabile" e non prevede alcuna misura di mitigazione;

PRESO ATTO che il Proponente non ha previsto alcun monitoraggio della qualità dell'aria in corso d'opera e post operam;

CONSIDERATO che i risultati della simulazione della qualità dell'aria operam potrebbero essere inficiati dall'inadeguata valutazione delle condizioni ante operam;

VALUTATO che pertanto lo studio sulla qualità dell'aria non è attendibile, né può essere validato in una successiva fase mancando completamente una previsione di monitoraggio;

VALUTATO, infine, che il progetto non può essere ritenuto compatibile con la componente atmosfera considerando la qualità dello studio, l'assenza di opere di mitigazione e di monitoraggi in corso d'opera e post operam;

CONSIDERATO che per quanto concerne il rumore nelle aree che saranno interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura di progetto, le principali sorgenti sono identificabili nei flussi di traffico che transitano sull'autostrada A20 Palermo-Messina e che altre sorgenti di rumore sono i flussi di traffico presenti sulla viabilità locale (SS 113 e via della Regione siciliana) e quelle dovute alle attività commerciali, industriali e civili tradizionali;

PRESO ATTO che è anche presente il tracciato ferroviario Palermo-Messina e che il Proponente ha dichiarato che "per distanza dai ricettori e per caratteristiche di esercizio non determina impatti rilevanti al clima acustico dell'area in esame. E', invece, in corso di completamento un nuovo tronco ferroviario in variante all'esistente che lambirà l'area in cui sorgerà lo svincolo autostradale. L'impatto acustico che potrebbe determinare l'entrata in esercizio del nuovo tronco ferroviario è già stato mitigato attraverso l'installazione di barriere antirumore posizionate a protezione dei ricettori limitrofi";

PRESO ATTO che il Comune di Monforte San Giorgio non è dotato di piano di zonizzazione acustica;

CONSIDERATO che per caratterizzare la situazione attuale del clima acustico delle aree di interesse il Proponente ha realizzato delle campagne di monitoraggio acustico che hanno avuto luogo nei giorni 1-2-3 Aprile 2008 in tre stazioni di rilievo in maniera non continuativa durante il corso delle giornate;

CONSIDERATO che i valori acquisiti durante la campagna di monitoraggio evidenziano un clima acustico sostenuto e nel caso del punto M1 si registra un superamento dei limiti previsti dalla normativa di riferimento nella misura effettuata nella fascia della mattina;

VALUTATO inadeguato il monitoraggio effettuato per la definizione del clima acustico ante operam ante operam nell'area di interesse sia per la limitatezza del periodo di tempo di osservazione, sia per la mancata evidenza della rappresentatività del periodo dell'anno scelto, sia per la mancata evidenza della rappresentatività dei punti scelti per le misure;

CONSIDERATO che le misure realizzate sono state utilizzate come termine di confronto per l'operazione di taratura del programma previsionale utilizzato MITHRA;

CONSIDERATO che dall'analisi dei risultati delle simulazioni effettuate per lo scenario in operam, si evince che le attività di cantiere per la realizzazione dello svincolo autostradale di Monforte San Giorgio per l'autostrada A20 Palermo-Messina non determineranno particolari situazioni di criticità acustiche, che nelle immediate vicinanze dell'area destinata ad ospitare il cantiere fisso, si trovano dei ricettori abitativi (R26-R27-R28) per i quali il Proponente consiglia comunque l'installazione di barriere antirumore, ritenendo che tali barriere dovranno essere posizionate ai bordi dell'area cantiere prospicienti i ricettori, che possono essere mobili con un altezza indicativa di 3 metri e che potrebbero essere utilizzate solo nelle fasi di lavorazione più impattanti dal punto di vista acustico e che, per limitare a monte la rumorosità nelle aree di cantiere, il Proponente individua una serie di azioni che dovrebbero essere recepite dalle ditte esecutrici;

VALUTATO che anche in questo caso il Proponente non ~~ha~~ dato evidenza delle effettive mitigazioni che intenderà adottare;

CONSIDERATO che per quanto concerne lo studio dello scenario post operam nel modello sono stati inseriti, come dati di input per la caratterizzazione delle sorgenti sonore, i flussi di traffico medi derivati dallo studio trasportistico realizzato per l'esercizio del nuovo svincolo autostradale;

CONSIDERATO che dall'analisi dei valori puntuali stimati per la fase in esercizio dell'infrastruttura secondo il Proponente non si riscontrano criticità acustiche sui ricettori abitativi considerati essendo i valori di immissione sonora inferiori ai limiti previsti dalla normativa vigente a cui si è fatto riferimento per l'opera in esame e che un solo superamento è stato stimato sul ricettore indicato R14 ed il Proponente ha valutato di non procedere con la messa in opera di mitigazioni acustiche perchè di pertinenza agricola;

PRESO ATTO che in conclusione non sono previste nel progetto opere di mitigazione per l'impatto acustico;

PRESO ATTO che non sono previsti monitoraggi del clima acustico in corso d'opera e post operam per validare il modello previsionale e per intervenire qualora i limiti fossero superati;

CONSIDERATO che nel modello non sono state considerate altre sorgenti concorsuali, come la ferrovia, sebbene lo stesso Proponente dichiari che per il nuovo tronco ferroviario in variante all'esistente che lambirà l'area in cui sorgerà lo svincolo autostradale l'impatto acustico è stato mitigato tramite installazione di barriere antirumore posizionate a protezione dei ricettori limitrofi, da cui si deduce che già ad oggi, i corpi ricettivi presenti nella zona sono soggetti ad un Leq acustico ambientale non trascurabile;

VALUTATO lo studio acustico scarsamente attendibile per una descrizione sia dello stato di fatto che della fase di esercizio;

VALUTATO che il progetto non può essere ritenuto compatibile in relazione al clima acustico considerando la qualità dello studio, l'assenza di opere di mitigazione e di monitoraggi in corso d'opera e post operam;

CONSIDERATO che l'area interessata dall'intervento è compresa nel bacino della Fiumara di Niceto e che il torrente è stato sistemato dal Genio Civile di Messina nel tratto che inizia molto a monte dell'autostrada e termina a mare, a valle della ferrovia, con una sezione che presenta argini di piena paralleli e fondo alveo interrotto da briglie e soglie di fondo;

PRESO ATTO che l'area di cantiere è esterna agli argini di piena;

CONSIDERATO che la Società proponente ha consegnato la relazione idraulica in cui vengono approfonditi i vari scenari in merito alle interferenze delle opere in progetto con il comportamento del torrente in caso di evento eccezionale e che tale verifica è stata condotta confrontando il profilo del torrente a moto permanente, nelle condizioni attuali, con il profilo calcolato dopo la realizzazione degli interventi in progetto;

PRESO ATTO che tale verifica ha assicurato la compatibilità idraulica delle opere, come confermato dal Nulla Osta idraulico preliminare che il Genio Civile di Messina ha rilasciato in data 25 agosto 2005, attestante la non interferenza idraulica delle opere in progetto con il deflusso del Torrente Niceto ad esclusione della proposta viabilità comunale riportata in destra idraulica del torrente in quanto questa interferisce con l'attuale sezione di deflusso;

CONSIDERATO che a 400 m a valle del ponte dell'autostrada è presente un rilevato che consente l'attraversamento del corso d'acqua, che tale rilevato costituisce un impedimento al naturale deflusso della piena e potrebbe oggi causare fenomeni di esondazione e tracimazione degli argini e che le verifiche positive anzidette tengono conto della sua emilinazione;

VALUTATO che l'analisi di rischio, in ogni caso, non è sufficiente ai fini di una corretta valutazione dell'intervento progettuale per la quale sarebbe stato opportuno riportare dati e riferimenti relativi allo stato attuale e simulare la variazione dei principali indicatori sia in fase di realizzazione dello svincolo, comprendendo la cantierizzazione, nelle fasi di decomissioning e post operam.

VALUTATO che non sono stati effettuati studi sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee, né che sia stata analizzata un'eventuale interazione con l'ambiente idrico sotterraneo.

RILEVATO, in particolare, che non sono state previste misure di prevenzione o di mitigazione per il cantiere posto nelle vicinanze del torrente Niceto;

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'interazione dell'opera con il sottosuolo il Proponente ritiene che l'impatto sia medio;

CONSIDERATO che il Proponente ritiene che, sebbene non vi sia restituzione dei suoli agli usi nemmeno per l'area di cantiere perché rimarrà interclusa nel corpo del vincolo stesso, l'impatto legato all'occupazione dei suoli per le aree sarà variabile da irrilevante a lieve, adducendo come motivazione il basso livello delle aree occupate;

CONSIDERATO che l'analisi dell'impatto dell'opera sulle componenti Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi è stata condotta senza un reale riferimento a dati attraverso cui verificare le ipotesi o considerazioni in merito;

VALUTATO che le suddette analisi, pertanto, non sono attendibili e di conseguenza non lo sono neanche le misure di mitigazione e/o compensazione;

PRESO ATTO che non è stato predisposto dalla Società proponente un vero progetto di ripristino vegetazionale, nello SIA, difatti, sono presenti solamente indicazioni di massima, né è stato previsto il monitoraggio dell'evoluzione degli interventi a verde e che non è stato integrato il progetto con opere di ingegneria naturalistica;

CONSIDERATO che lo studio della componente Paesaggio proposto dal Proponente è di carattere generale e non calato sul territorio interessato dall'intervento proposto;

PRESO ATTO che non sono stati presentati fotoinserimenti utili a valutare l'impatto dell'opera in progetto sul paesaggio né a comprendere l'efficacia delle misure di contenimento e mitigazione proposte;

VALUTATE non corrette le valutazioni conclusive del Proponente soprattutto in relazione al fatto che non sono state presentate alternative progettuali per risolvere criticità quali ad esempio la vicinanza della strada alla ferrovia ed in generale la rete viaria accessoria allo svincolo;

VALUTATO infine che, con la documentazione presentata a valle del parere interlocutorio negativo, non sono state sufficientemente approfondite le risposte in merito ai punti 2 e 4;

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

PARERE NEGATIVO

CIRCA LA COMPATIBILITÁ AMBIENTALE DEL PROGETTO "Autostrada A20 Messina Palermo, Svincolo di Monforte S. Giorgio"

Presidente Claudio De Rose ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS) ASSENTE

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 ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti .....

Ing. Rita Caroselli .....

Ing. Antonio Castelgrande .....

Arch. Laura Cobello .....

Prof. Ing. Collivignarelli .....

Dott. Siro Corezzi .....

Dott. Maurizio Croce ..... ASSENTE

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno .....

Ing. Chiara Di Mambro ..... ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo .....

Dott. Cesare Donnhauser .....

Ing. Graziano Falappa .....

Prof. Giuseppe Franco Ferrari ..... ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini .....

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale

Prof. Antonio Grimaldi	ASSENTE
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Prof. Mario Manassero	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Santi Muscarà	
Avv. Rocco Panetta	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Dott.ssa Francesca Federica Quercia	

Dott. Vincenzo Ruggiero .....

Dott. Vincenzo Sacco .....

Avv. Xavier Santiapichi ASSENTE

Dott. Franco Secchieri ASSENTE

Arch. Francesca Soro .....

Arch. Giuseppe Venturini .....

Ing. Roberto Viviani .....

La presente copia fotostatica composta di N° 8 (otto) fogli è conforme al suo originale. 04 NOV. 2009

Roma, lì .....

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

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

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

La presente copia fotostatica composta
di N° ..... fogli è conforme al
... originale.
Roma li .....