



*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 - 0003723 del 22/10/2010



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

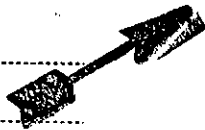
E.prot DVA - 2010 - 0025609 del 25/10/2010

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 A20
Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio
ricadente nel territorio del Comune di Monforte S. Giorgio.
Proponente: Consorzio Autostrade Siciliane.**

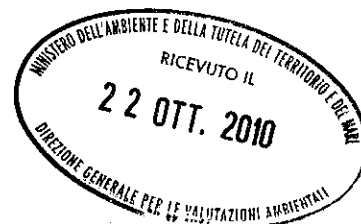
Trasmissione parere n. 537 del 7 ottobre 2010.

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 7 ottobre 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. 537 del 7.10.2010

Progetto:	Parere art. 9 DM GAB/DEC/150/2007 Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio ricadente nel territorio del Comune di Monforte S. Giorgio
Proponente:	Consorzio Autostrade Siciliane

[Handwritten signatures and initials]

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 ("exDSA"):

- 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. 366 del 30/10/2009 per il progetto *"Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio ricadente nel territorio del Comune di Monforte S.Giorgio"*;
- ha richiesto alla stessa CTVIA se il precedente parere sia o meno confermato;

VISTE le riunioni del 27/01/2010, del 12/03/2010 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-2010-8354 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-2010-2204 del 07/07/2010 contenente chiarimenti circa il bilancio delle terre;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta presentazione delle integrazioni spontanee succitate ed al conseguente deposito delle stesse per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 26/06/2010 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 delle 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 CT VIA, 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. 366 del 30 ottobre 2009, con il quale la CT VIA ha espresso "parere negativo circa la compatibilità ambientale del progetto *"Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio ricadente nel territorio del Comune di Monforte S. Giorgio"*;

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

RITIENE

- a fronte di tutte le integrazioni al progetto, le variazioni, anche significative, apportate allo stesso, con particolare riferimento alle questioni ambientali, quali componente atmosfera, rumore e paesaggio, di non confermare il parere n. 366 del 30 ottobre 2009;
- che lo stesso parere debba essere integralmente sostituito dal seguente:

"La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS"

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 26/08/2008 concernente il progetto Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio ricadente nel territorio del Comune di Monforte S. Giorgio;

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 delle legge 18 giugno 2009, n. 69";

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 VIA-VAS;

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 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTO che il progetto in esame rientra tra quelli previsti dall'allegato III del decreto legislativo 152/2006 e s.m.i. in elenco A commi 7° e 7b di cui all'art 23 comma 1, lettera A, e deve pertanto essere sottoposto a VIA;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 23/08/2008 sui quotidiani "Gazzetta del Sud" e "La Stampa";

VISTO il decreto interlocutorio negativo del 19 settembre 2008, n. 910 circa la compatibilità ambientale del progetto Autostrada A20 Messina Palermo svincolo di Monforte San Giorgio ricadente nel territorio del Comune di Monforte S.Giorgio;

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di impatto ambientale e progetto fornito dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 27/08/2008 prot.n.DSA/23689
- documentazione integrativa fornita dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 22/07/2009 prot.n.DSA/19700;
- osservazioni ai sensi dell'art. 10 bis della Legge n. 241/1990 fornite in data 07/12/2009 prot. n. exDSA/33152;
- integrazioni spontanee fornita dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 26/03/2010 prot.n.DSA/8354;
- integrazioni spontanee fornita dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 07/07/2010 prot.n.CTVA/2204;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta presentazione delle integrazioni spontanee succitate ed al conseguente deposito delle stesse per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 26/06/2010 sui quotidiani "Il Giornale" e "Quotidiano di Sicilia";

VISTO e CONSIDERATO che è pervenuta la seguente osservazione espressa ai sensi del comma 3 dell'art. 26 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4; a seguito della ripubblicazione:

- Ditta Manar s.a.s. di Rizzo Riccardo, acquisita al prot. DVA-2010-20341 del 23/08/2010;

VALUTATO che in merito alle osservazioni si può ritenere:

- tra le sei alternative soluzioni progettuali proposte quella prescelta risulta la più congrua e funzionale all'assetto del territorio del suo complesso;
- non si ravvisano danni ambientali a fronte di un'opera pubblica che comunque costituisce un vantaggio strategico per la comunità locale;
- nella realizzazione dell'opera n.22 del progetto non si ravvisano estremi negativi specifici sull'argomento, in quanto trattasi di aspetti afferenti ad attività private che potranno trovare soluzioni puntuali senza inficiare la realizzazione dell'opera pubblica in questione (cfr. prescrizione n° 13).

VISTI e CONSIDERATI i pareri, visti ed autorizzazioni:

1. Comune di Monforte San Giorgio, parere ai sensi dell'art 7 della L.R. 11/04/1981 n. 65. Risulta acquisita agli atti la delibera del Consiglio Comunale n.2 del 28 02 2005 di espressione di parere favorevole in ordine alla compatibilità dell'intervento (acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010)

2. **Autorizzazione (con condizioni) Paesaggistica** rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Architettonici, Paesistici, Urbanistici, Naturali e Naturalistici, prot. 169/05 del 05/05/2005, acquisita al prot DSA/8354 del 26/06/2010;
3. **Autorizzazione Archeologica** rilasciata dalla Soprintendenza di Messina, Servizio per i Beni Archeologici, prot. 79 del 07/03/2005, acquisita al prot DSA/8354 del 26/06/2010;
4. **Parere favorevole con prescrizioni** dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota del 25/08/2005) ai sensi del T.U. 25/07/1904 n 523 relativo alla compatibilità idraulica (acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010)
5. **Parere favorevole con prescrizioni** dell'Ufficio del Genio Civile di Messina (nota n 516 del 06/04/2005) ai sensi dell'art 13 della legge 64/74 relativo alla compatibilità geomorfologia (acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010);
6. **Comunicazione della Regione Siciliana, Ispettorato Dipartimentale delle Foreste di Messina** di non presenza di vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923 nella zona interessata dallo svincolo, nota del 15/12/2004, acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010;
7. **Nulla osta della Regione Siciliana, Assessorato Territorio ed Ambiente, Dipartimento Regionale Urbanistica, servizio IV**, nota n. 75112 del 21/12/2005, acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010;
8. **nota della RFI Gruppo Ferrovie dello Stato** del 15/03/2010 che comunica, per quanto di competenza, il benessere di massima alle opere stradali, nelle more dell'autorizzazione definitiva al progetto esecutivo (acquisita al prot.n.DSA/8354 del 26/06/2010);

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione Siciliana;

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 progettuualmente 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,

Piano di tutela delle acque di cui all'art. 121 del DLgs 3 aprile 2006, n.152, predisposto e adottato dalla Regione Sicilia nel dicembre 2007, che fa rientrare il progetto in valutazione nel sistema "Piana di Barcellona - Milazzo". L'area fiumara di Niceto (RI9004), interessata dal progetto, è considerata bacino non significativo e pertanto, non sono esplicitati mirati obiettivi di qualità ambientale né sono individuati specifici interventi;

Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente che classifica l'area interessata dalla costruzione dello svincolo come R3 "area ad elevato rischio di crisi ambientale";

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,

Piano Territoriale Provinciale (PTP) ex art.12 L.R. n.9/86 e art.5 L.R. n.48/91 della Provincia di Messina che sottolinea "la mancanza di uno svincolo intermedio tra Rometta e Milazzo, sovraccarica di traffico pesante la statale 113 che, unica infrastruttura a servizio delle realtà produttive esistenti nell'area, è anche

L'unica strada disponibile a servizio dei centri abitati. Così la promiscuità di traffico che caratterizza tale arteria in questo tratto, penalizza sia il sistema produttivo per l'evidente lentezza del trasporto, che la popolazione in termini di vivibilità delle frazioni costiere, vessata da preoccupanti tassi di inquinamento acustico ed atmosferico non più tollerabili". Lo svincolo di Monforte S. Giorgio ha lo scopo di superare queste criticità ed è dunque coerente con gli indirizzi forniti per il PTP.

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;

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.;

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 sono state fornite nelle integrazioni del 2010 le alternative di progetto e le motivazioni alla base delle scelte progettuali, ai sensi del DPCM 27 dicembre 1988.*

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;

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, recuperando 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

CONSIDERATO che con il Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente la Regione ha definito il Comune di Monforte 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; inoltre "nella campagna di rilevamento del 2010 non emerge una situazione critica per l' SO_2 nella zona limitrofa l'area di progetto" "...Si ritiene inoltre che la realizzazione del nuovo svincolo varierà di poco la situazione esistente essendo le emissioni di SO_2 da traffico di entità modesta"

PRESO ATTO che sono state effettuate due campagne di misurazione della qualità dell'aria dal 1 aprile 2008 all'8 aprile 2008 e la seconda dal 18 febbraio 2010 al 5 Marzo 2010 (periodo generalmente più critico per le condizioni di dispersione);

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 PM_{10} ed 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;

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, PM₁₀ ed SO₂);

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 ha previsto alcun monitoraggio della qualità dell'aria in corso d'opera;

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";

CONSIDERATO che è stato valutato l'impatto cumulato di tutte le sorgenti sopraccitate e che dall'analisi dei risultati ottenuti si evince che per tutti i ricettori considerati i singoli contributi delle due sorgenti sonore sono inferiori ai limiti del livello di soglia L_s, ad eccezione del recettore R23 per il periodo notturno;

CONSIDERATO che per tale recettore è stato previsto un intervento con barriere acustiche;

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 e nella giornata del 3 marzo 2010 h24;

CONSIDERATO i valori acquisiti durante la campagna di monitoraggio evidenziano per i punti scelti in corrispondenza degli attraversamenti delle principali infrastrutture, attualmente presenti sul territorio, un clima acustico sostenuto e nel caso dei punti M1 ed M24 si registra un superamento dei limiti previsti dalla normativa di riferimento nella misura effettuata nella fascia della mattina.

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 il Proponente ha dato evidenza delle effettive mitigazioni che intenderà adottare in corrispondenza del ricettore n.R23;

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;

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

CONSIDERATO che nel modello sono state considerate altre sorgenti concorsuali, come la ferrovia, l'impatto acustico è stato mitigato tramite installazione di barriere antirumore posizionate a protezione dei ricettori limitrofi;

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

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;

CONSIDERATO che il proponente certifica che tale rilevato (passerella sommergibile) è ad oggi stato completamente rimosso;

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, risultano superficiali e di conseguenza 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 nelle integrazioni del 2010 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 corrette le valutazioni conclusive del Proponente soprattutto in relazione alle alternative progettuali che hanno risolto le criticità quali ad esempio la vicinanza della strada alla ferrovia ed in generale la rete viaria accessoria allo svincolo;

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

ESPRIME

parere positivo circa la compatibilità ambientale del progetto "Autostrada A20 Messina Palermo, Svincolo di Monforte S. Giorgio" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. prima della fase esecutiva vengano effettuate le indagini geognostiche volte a ricostruire la successione litostratigrafia dell'area d'intervento ed a determinare il valore dei parametri geotecnici dei terreni di sedime al fine di procedere alla scelta delle più idonee tipologie fondazionali e per procedere alla verifica del potenziale di liquefazione dei terreni alluvionali saturi;
2. così come previsto dalla nota prot. N.14420 del 25/08/2005 dell'Ufficio Genio Civile dell'Assessorato Lavori Pubblici della Regione Siciliana, prima dell'inizio dei lavori, dovranno essere presentati all'Ufficio succitato gli elaborati esecutivi delle opere da realizzare per l'ottenimento del definitivo parere idraulico nonché dell'autorizzazione ai sensi della Legge n. 64 del 02/02/1974;
3. così come previsto dalla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Siciliana:
 - 3.1. il progetto esecutivo dovrà essere inviato alla Soprintendenza stessa per il nulla osta definitivo, ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
 - 3.2. che vengano eliminati i previsti muri di contenimento in c.a., optando per l'utilizzo di tecniche di

ingegneria naturalistica, che garantiscono un migliore inserimento paesaggistico-ambientale dell'opera nonché minori costi di manutenzione e gestione e un aumento della sostenibilità dell'intervento.

- 3.3. tutti i lavori di scavo vengano effettuati alla presenza di personale del Servizio archeologico al quale dovrà essere comunicato con un anticipo di almeno dieci giorni a mezzo telegramma la data di inizio dei lavori, al fine di predisporre l'opportuna vigilanza;
4. per l'asservimento delle aree demaniali interessate dovrà essere richiesta ed ottenuta la relativa concessione inoltrando formale istanza all'Agenzia del Demanio;
5. il modello acustico previsionale in fase di cantiere ed in fase di esercizio deve essere implementato ipotizzando la presenza di bio-barriere acustiche (da preferirsi a quelle ipotizzate nel progetto) e dovranno essere garantite manutenzione ed attecchimento di dette bio-barriere attraverso un piano di gestione da presentare in fase esecutiva;
6. il progetto esecutivo deve attenersi strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;
7. 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 e nel corrente esercizio della piattaforma stradale. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica.
8. qualora in fase di progettazione esecutiva si configurasse la possibilità di una variante progettuale, la stessa dovrà essere sottoposta ad verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 20 del DLgs 152/2006 e s.m.i.;
9. le previsioni dei movimenti di terra, ai sensi dell'art 186 del D. Lgs 152/2006 dovranno tenere conto che il terreno vegetale deve essere rimosso dalle aree di cantiere, opportunamente accumulato e riutilizzato per le opere a verde;
10. dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio per la fase di cantiere e per la fase di esercizio 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 e salute pubblica). 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;
11. 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;
12. 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

autocione, 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) 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 quinquennale 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.*
- f) 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, il Proponente dovrà stipulare un apposito protocollo di intesa per l'elaborazione di una nuova pianificazione della viabilità locale in funzione della realizzazione dell'opera in questione;

La prescrizione n.1 dovrà essere verificata dalla Regione Siciliana, Assessorato Territorio ed Ambiente.

Le prescrizioni n.2, 4 dovranno essere verificate dalla Regione Siciliana, Ufficio Genio Civile dell'Assessorato Lavori Pubblici

La prescrizione n.3 dovrà essere verificata dalla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Siciliana:

Le prescrizioni n.5, 7, 8, 9, 10, 12 e 13 dovranno essere verificate dal MATTM.

La prescrizione n.6 dovrà essere verificata dalla Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente Servizio II - VAS VIA

La prescrizione n.11 dovrà essere verificata dall'ARPA Sicilia."

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

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

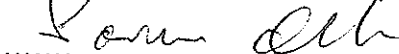
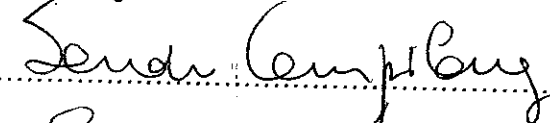
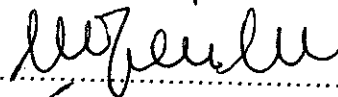
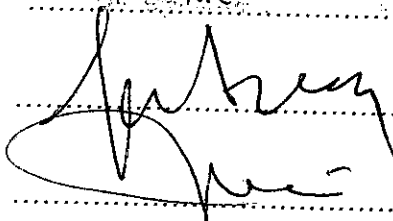
Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

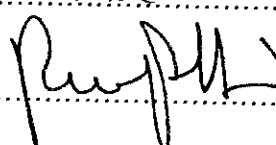
Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

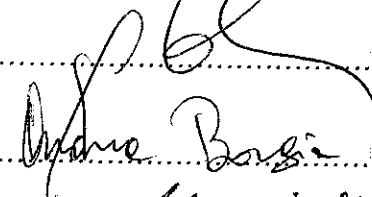
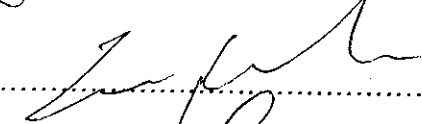
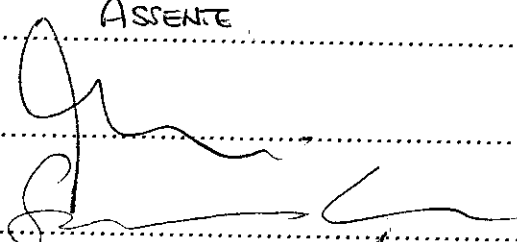


ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE



Arch. Laura Cobello

Assente

Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Assente

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Assente

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Assente

Ing. Chiara Di Mambro

Assente

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Assente

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi (Assente)

Prof. Mario Manassero

Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

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

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Rappresentante Regionale
Regione Siciliana
Arch. Venera Greco

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Assente

La presente copia fotostatica composta
di N° 8 (nove) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li

Ministero dell'Ambiente
Della Tutela del Territorio e del Mare

Ministero dell'Ambiente
Della Tutela del Territorio e del Mare

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 con
firma autografa del Segretario della
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
è rilasciata in data 11/05/1988