

Codice Procedura: 2744

OGGETTO: “Accessibilità al porto di Sant’Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale “Via porto di Sant’Agata di Militello” AQ-ZES SICILIA ORIENTALE - LOTTO 3”

Sigla Progetto: ME_078_VIAR007

Proponente: COMMISSARIO STRAORDINARIO DEL GOVERNO ZONA ECONOMICA SPECIALE - SICILIA ORIENTALE

Procedimento: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Parere predisposto sulla base della documentazione e delle informazioni fornite dal Servizio 1 del Dipartimento Regionale Ambiente Regione Siciliana e contenute sul portale regionale.

PARERE C.T.S. n. 552/2023 del 04/10/2023

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137” e ss.mm.ii.;

VISTO l’art. 91 della Legge Regionale n. 9 del 07 maggio 2015 recante “Norme in materia di autorizzazione ambientali di competenza regionale”, come integrato con l’art. 44 della Legge Regionale n. 3 del 17.03.2016;

VISTO il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”;

VISTA la Legge 26 ottobre 1995, n. 447: “Legge quadro sull’inquinamento acustico”;

VISTO il Decreto 16 marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”;

VISTO il D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”

VISTO il D.A. n. 295/GAB del 28/06/2019 che approva la “Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti”;

RICHIAMATA la normativa relativa alla Commissione Tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, e in particolare:

- il D.A. n. 207/Gab del 17/05/2016 di istituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale e successive modifiche ed integrazioni;

- le note assessoriali prot. n. 5056/Gab/1 del 25/07/2016 “Prima direttiva generale per l’azione amministrativa e per la gestione” e prot. n.7780/Gab/12 del 16/11/2016 esplicativa sul coordinamento tra le attività dipartimentali e la C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;
- il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il nuovo Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;
- il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;
- il D.A. n. 414 del 19 dicembre 2019 di nomina di quattro componenti della Commissione Tecnica Specialistica in sostituzione dei membri scaduti;
- il D.A. n. 57/GAB del 28/02/2020 che regola il funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;
- il D.A. n. 285/GAB del 3/11/2020 con il quale è stato inserito un nuovo componente con le funzioni di segretario del Nucleo di Coordinamento;
- il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di nn. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente;
- il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 di regolamentazione del funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, con il quale è stato sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020;
- il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione della CTS e di nomina di due componenti ad integrazione del Nucleo di coordinamento;
- il D.A. n. 24/GAB del 31 gennaio 2022 di nomina di n. 1 componente ad integrazione della CTS;
- il D.A. n. 38/Gab del 17 febbraio 2022 di modifica del D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021;
- il D.A. n. 116/GAB del 27/05/2022 di nomina di nn. 5 componenti della CTS ad integrazione della CTS;
- il D.A. n. 170 del 26 luglio 2022 con il quale è prorogato senza soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2022 l’incarico a 21 componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, modificando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con nuovi componenti;
- il D.A. 310/Gab del 28/12/2022 di ricomposizione del nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo Presidente della CTS;
- il D.A. n° 06/GAB del 13 gennaio 2023 con il quale è stata riformulata la composizione del Nucleo di coordinamento della Commissione Tecnica Specialistica;
- il D.A. n. 194 del 31/05/2023 con il quale è stato approvato il nuovo regolamento di funzionamento della CTS che indica la decorrenza a partire dal 01/07/2023;
- il D.A./Gab del DRA n. 238 del 30/06/2023 che decreta la proroga per non oltre un mese, sino al 30/07/2023, del precedente DA n. 265 del 15/12/2021 di funzionamento della CTS;

- il D.A. 265 del 15/12/2021 oggi prorogato con decreto 238 del 30/06/2023 con il quale è stato prorogato il decreto di funzionamento della CTS sino al 30/07/2023;
- il D.A n. 194 del 31/05/2023 entrato in vigore il 01/07/2023 con il quale è stato approvato il nuovo regolamento di funzionamento della CTS;
- il D.A. n° 252/Gab. del 6 luglio 2023 con il quale è stata prorogata l'efficacia del D.A. n. 265/Gab. del 15 dicembre 2021 e del D.A. n. 06/Gab. del 19 gennaio 2022;
- il D.A. n. 282/GAB del 09/08/23 con il quale il Prof. Avv. Gaetano Armao è stato nominato Presidente della CTS;
- il D.A. n. 284/GAB del 10/08/23 con il quale sono stati confermati in via provvisoria i tre coordinatori del nucleo della CTS;

VISTA la nota, acquisita al prot. DRA n. 61405 del 8.08.2023, di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

CONSIDERATO che il Proponente ha trasmesso con la sopracitata istanza i seguenti elaborati progettuali e documenti amministrativi:

RS00OBB0001A0.	01 - ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA
RS00OBB0002A0.	02 - AVVISO AL PUBBLICO
RS00OBB0003A0.	03 - DICHIARAZIONE DEL VALORE DELL'OPERA
RS00OBB0004A0.	04 - QUIETANZA ONERI ISTRUTTORI
RS00OBB0005A0.	05 - SCHEDA DI SINTESI
RS00OBB0006A0.	06 - LETTERA AFFIDAMENTO INCARICO
RS00OBB0007A0.	12 - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
RS00OBB0008A0.	16 - DICHIARAZIONE CONFORMITÀ URBANISTICA
RS00OBB0009A0.	30 - SHAPE FILES (ZIP)
RS05ADD0001A0.	DICHIARAZIONE REDATTORE STUDIO AMBIENTALE
RS05ADD0002A0.	DICHIARAZIONE ELENCO PROFESSIONISTI
RS05EET0001A0.	ELENCO ELABORATI
RS05REL0001A0.	RELAZIONE ILLUSTRATIVA
RS05REL0002A0.	RELAZIONE PAESAGGISTICA
RS05REL0003A0.	RELAZIONE SUI CAM
RS05REL0004A0.	RELAZIONE SUI DNSH
RS05EPD0001A0.	FOTOPIANO DI PROGETTO
RS05EPD0002A0.	CRONOPROGRAMMA
RS05EPD0003A0.	COROGRAFIA STATO DI FATTO
RS05EPD0004A0.	COROGRAFIA GENERALE PROGETTO
RS05EPD0005A0.	COROGRAFIA DEI BACINI
RS05REL0005A0.	RELAZIONE IDROLOGICA



RS05REL0006A0.	RELAZIONE IDRAULICA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA E DI VERSANTE
RS05EPD0006A0.	PLANIMETRIA IDRAULICA
RS05EPD0007A0.	PROFILO CANALI DRENAGGIO PIATTAFORMA STRADALE 1/2
RS05EPD0008A0.	PROFILO CANALI DRENAGGIO PIATTAFORMA STRADALE 2/2
RS05EPD0009A0.	SEZIONI TIPO SISTEMI DI RACCOLTA ACQUE E COLLETTAMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA 1
RS05EPD0010A0.	SEZIONI TIPO SISTEMI DI RACCOLTA ACQUE E COLLETTAMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA 2
RS05EPD0011A0.	SEZIONI TIPO SISTEMI DI RACCOLTA ACQUE E COLLETTAMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA 3
RS05EPD0012A0.	SEZIONI TIPO SISTEMI DI RACCOLTA ACQUE E COLLETTAMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA 4
RS05EPD0013A0.	PARTICOLARE 1: ATTRAVERSAMENTO FERROVIA CANALE FOSSO DI GUARDIA
RS05EPD0014A0.	PARTICOLARE 2: TOMBINO A VALLE DEL BACINO IDROGRAFICO N°3
RS05EPD0015A0.	PARTICOLARE 3: TOMBINO A VALLE DELLA CONFLUENZA DEI CANALI DEI BACINI IDROGRAFICI N°2 E 3 - PIANTA
RS05EPD0016A0.	PARTICOLARE 3: TOMBINO A VALLE DELLA CONFLUENZA DEI CANALI DEI BACINI IDROGRAFICI N°2 E 3 - SEZIONE
RS05EPD0017A0.	PARTICOLARE 4: VASCA DI LAMINAZIONE
RS05EPD0018A0.	PARTICOLARE 5: TOMBINO CONFERIMENTO CORSO D'ACQUA
RS05EPD0019A0.	PARTICOLARE 5: IMPIANTO DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI PRIMA PIOGGIA
RS05EPD0020A0.	PARTICOLARE 6: IMPIANTO DI TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI PRIMA PIOGGIA
RS05REL0007A0.	RELAZIONE GEOLOGICA
RS05REL0008A0.	RELAZIONE GEOTECNICA
RS05REL0009A0.	RELAZIONE SISMICA
RS05REL0010A0.	RELAZIONE ARCHEOLOGICA
RS05SPA0001A0.	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
RS05REL0011A0.	VARIANTE URBANISTICA RELATIVA AGLI STRUMENTI COMUNALI DI SANT'AGATA DI MILITELLO. RELAZIONE
RS05EPD0021A0.	P.R.G. DI SANT'AGATA DI MILITELLO. SITUAZIONE ATTUALE. ELABORATO GRAFICO
RS05EPD0022A0.	P.R.G. DI SANT'AGATA DI MILITELLO. VARIANTE URBANISTICA. ELABORATO GRAFICO
RS05EPD0023A0.	SOVRAPPOSIZIONE TRACCIATO STRADALE CON PLANIMETRIA CATASTALE
RS05REL0012A0.	RELAZIONE TECNICA STRADALE
RS05EPD0024A0.	SEZIONI TIPOLOGICHE E DETTAGLI. TAVOLA 1/4
RS05EPD0025A0.	SEZIONI TIPOLOGICHE E DETTAGLI. TAVOLA 2/4
RS05EPD0026A0.	SEZIONI TIPOLOGICHE E DETTAGLI. TAVOLA 3/4
RS05EPD0027A0.	SEZIONI TIPOLOGICHE E DETTAGLI. TAVOLA 4/4
RS05EPD0028A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 1/7
RS05EPD0029A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 2/7

RS05EPD0030A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 3/7
RS05EPD0031A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 4/7
RS05EPD0032A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 5/7
RS05EPD0033A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 6/7
RS05EPD0034A0.	PLANIMETRIA DI PROGETTO. TAVOLA 7/7
RS05REL0013A0.	RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE INTERFERENZE
RS05EPD0025A0.	PLANIMETRIA DI CENSIMENTO INTERFERENZE
RS05EPD0026A0.	PLANIMETRIA DI RISOLUZIONE INTERFERENZE
RS05REL0014A0.	IMPIANTI ELETTRICI E DI ILLUMINAZIONE. RELAZIONE TECNICA
RS05EPD0037A0.	IMPIANTI ELETTRICI E DI ILLUMINAZIONE. PLANIMETRIA
RS05REL0015A0.	RELAZIONE TECNICA GENERALE SOTTOPASSO
RS05EPD0038A0.	PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SOTTOPASSO
RS05REL0016A0.	RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE
RS05REL0017A0.	DOCUMENTAZIONE INDAGINI AMBIENTALI
RS05EPD0039A0.	COROGRAFIA CAVE E DISCARICHE
RS05EPD0040A0.	PLANIMETRIA UBICAZIONE AREE DI CANTIERE E VIABILITÀ DI SERVIZIO

VISTA la nota acquisita al prot. DRA n. 69082 del 19.09.2023, con la quale il proponente trasmette la documentazione integrativa, in riscontro alla nota del Servizio prot. n. 69003 del 19.09.2023.

CONSIDERATO che il Proponente ha integrato con la sopracitata nota i seguenti elaborati progettuali e documenti amministrativi:

RS05GIS0001S1	SHAPE FILES (ZIP)ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA
RS05AVV0001S1	Avviso al pubblico
RS05ADD0001S1	Scheda di sintesi
RS05EPD0001I1	Quadro Economico
RS05ADD0002I1	Dichiarazione elenco professionisti
RS05ADD0003S1	Dichiarazione redattore studio ambientale
RS05ADD0004I1	Perfezionamento documentazione prot. 69003 del 19.09.2023Nota_Riscontro_CTS

VISTA la nota del Servizio 1 prot. n. 69872 del 21/09/2023 relativamente:

- agli Adempimenti di cui ai commi 3 (pubblicazione della documentazione) e 4 (termini di presentazione osservazioni all'autorità competente) dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii;
- alla Comunicazione di avvio procedimento ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 e degli artt. 9 e 10 della l.r. 7/2019;
- alla Trasmissione alla Commissione Tecnica Specialistica per istruttoria tecnica di competenza.

VISTA l'assegnazione della procedura al gruppo istruttore in data 22.09.2023;

VISTI gli tutti gli elaborati progettuali ei documenti amministrativi;

COMMISSIONE TECNICA SPECIALISTICA - Codice Procedura n. 2744 - Classifica: ME_078_VIAR007 – Progetto "Accessibilità al porto di Sant'Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale "via porto di Sant'Agata di Militello" collegamento con la viabilità principale" AQ-ZES SICILIA ORIENTALE - LOTTO 3"



CONSIDERATO che il Proponente autorizza ai sensi e per gli effetti dell'art. 19, c. 7, del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., l'inserimento delle *“condizioni ambientali necessarie per evitare a prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi”*, così come definiti dall'art. 5, c.1, lett. c), D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii..

CONSIDERATO che il Proponente dichiara, inoltre, di essere a conoscenza di quanto disposto dall'art. 28, cc. 1 e 2, D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii e si impegna pertanto, in caso di realizzazione dell'opera, ad ottemperare alle eventuali *“condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA”*.

PREMESSE e CONTESTO TERRITORIALE

CONSIDERATO che dalla documentazione depositata da Proponente si evince che l'intervento progettuale:

- denominato ZES SICILIA ORIENTALE - 1. Accessibilità al Porto di Sant'Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale "Via Porto di Sant'Agata di Militello", è un intervento inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per la realizzazione di interventi infrastrutturali e di urbanizzazione a servizio delle Zone Economiche Speciali per un importo di € 11.200.000,00;
- ricade nel territorio comunale di Sant'Agata di Militello e prevede la realizzazione di una strada, appartenente alla categoria E, a due corsie per senso di marcia che andrà a collegare la S.S.113 in prossimità dello Svincolo Autostradale della A20 di Sant'Agata Militello con la S.P. 162/q in prossimità del Porto e della zona industriale ed artigianale della stessa cittadina;
- si inserisce in un sistema di interventi sui collegamenti tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali al fine di rendere maggiormente attraenti agli investitori le aree interessate e volti al potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti;
- si rende necessario al fine di non sovraccaricare il già saturo traffico cittadino con mezzi pesanti che inevitabilmente, con l'entrata in funzione a pieno ritmo del Porto e della Zona Industriale ed Artigianale, andrebbero ad intasare la via Medici e la via Campidoglio, essendo queste arterie l'unico collegamento, per i mezzi di altezza maggiore di 2,80 mt., tra la zona a nord e quella a sud della rete ferroviaria.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che il Proponente in relazione alla capacità di carico dell'ambiente naturale, di cui al punto 2 lettera c dell' ALLEGATO V - Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19, sostituito dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017 - analizza i seguenti strumenti di Pianificazione e cartografie tematiche:

- **Rete natura 2000**, dichiarando che:

I siti più vicini alla zona dei lavori sono:

- ZSC ITA030018 *“Pizzo Michele”* posto a circa 6,2 Km a sud-ovest dell'area oggetto di interesse;
- ZPS ITA030043 *“Monti Nebrodi”* posto a circa 4,5 Km a sud dell'area oggetto di interesse;

- ZSC ITA030038 “Serra del Re, Monte Soro e Biviere di Cesarò” posto a circa 6,3 Km a sud dell’area oggetto di interesse;
- ZSC ITA030013 “Rocche di Alcantara Li Fusi” posto a circa 6,2 Km a sud-est dell’area oggetto di interesse
- **Important Bird Areas – IBA**, dichiarando che:
 - L’area IBA più vicina è la IBA 154 – Nebrodi, distante circa 3,8 Km dall’area di intervento
- **Rete Ecologica Sicilia**, dichiarando che:
 - Osservando la Carta della Rete Ecologica Regionale si evince come l’area di intervento sia esterna a nodi, pietre da guado, aree di collegamento o zone cuscinetto (buffer zones).
- **Parchi e Riserve**, dichiarando che:
 - L’area oggetto di intervento, (...), non risulta ricadere all’interno di Riserve e Parchi naturali.
 - Il parco più vicino risulta essere il Parco Regionale dei Nebrodi, posto a circa 4,00 Km di distanza all’area di interesse.
- **Carta della natura - Habitat**, dichiarando che:
 - L’area di intervento è codificata come: 83.16 - Agrumeti, 83.11 - Oliveti e 82.3 - Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi.
- **Carta della Natura - Carta di valore ecologico**, dichiarando che:
 - L’area è caratterizzata da un valore ecologico medio.
- **Carta della Natura - Sensibilità ecologica**, dichiarando che:
 - L’area è caratterizzata da una sensibilità ecologica medio-bassa.
- **Carta della Natura - Pressione antropica**, dichiarando che:
 - L’area è caratterizzata da una pressione antropica medio-alta.
- **Carta della Natura - Fragilità ambientale**, dichiarando che:
 - Come si evince dalla sovrapposizione del tracciato stradale con la Carta della Fragilità Ambientale, l’area è caratterizzata da una fragilità ambientale media.
- **Aree boschive**, dichiarando che:
 - Osservando la carta forestale è possibile constatare come l’area di interesse non ricade all’interno delle superfici boschive ai sensi della L.R. n. 16/96
- **Vincolo idrogeologico**, dichiarando che:
 - Le aree interessate dagli interventi non risultano essere sottoposte a Vincolo Idrogeologico ai sensi Regio Decreto n.3267 del 30 dicembre 1923.

CONSIDERATO che il Proponente analizza ulteriori strumenti di Pianificazione Regionale quali:

- **Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico - PAI Geomorfologico e idraulico**, dichiarando che:

COMMISSIONE TECNICA SPECIALISTICA - Codice Procedura n. 2744 - Classifica: ME_078_VIAR007 – Progetto “Accessibilità al porto di Sant’Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale “via porto di Sant’Agata di Militello” collegamento con la viabilità principale” AQ-ZES SICILIA ORIENTALE - LOTTO 3”

- *Gli interventi in progetto risultano ricadere all'interno del Bacino Idrografico N°18 denominato "T.te Inganno e Area tra F. Rosmarino e T.te Inganno";*
- *Dall'analisi degli elaborati del P.A.I. – Assetto Geomorfologico, relativamente alle aree di intervento individuate, non è stata rilevata la presenza di alcun dissesto.*
- *Dal punto di vista idraulico, per le aree di intervento individuate, non è stata rilevata alcuna criticità contenuta nel P.A.I*
- **Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - PAI costiero**, dichiarando che:
 - *I tratti di costa immediatamente prospiciente gli interventi in progetto risultano ricadere all'interno dell'Unità Fisiografica N°19 "PORTO DI CEFALU' – CAPO D'ORLANDO".*
 - *(.....) dalla cartografia riportata, non sussistono problematiche di erosione costiera nelle aree interessate dagli interventi.*
- **Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela della Qualità dell'Aria**, dichiarando che:
 - *L'area di interesse ricade all'interno della zona denominata di Mantenimento esclusivamente sulla base delle concentrazioni di:arsenico, cadmio, mercurio, nichel e idrocarburi policiclici aromatici rilevati dalla rete di monitoraggio regionale secondo il Decreto Assessoriale 168/GAB;*
 - *(...) in funzione delle concentrazioni di ozono rilevate dalla rete di monitoraggio regionale (Decreto Assessoriale 169/GAB)..... il territorio di Sant'Agata di Militello ricade nella zona C.*
- **Piano Regionale della Qualità dell'Aria**, dichiarando che: *L'area di progetto è classificata come zona IT1915 Altro.*
- **Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia**, dichiarando che:
 - *Come è possibile evincere dall'estratto della Tav. C1/b del PDG di seguito riportata, l'area in esame risulta esterna alle Zone di Protezione dei Corpi Idrici Superficiali, alle Zone di Protezione dei Corpi Idrici Sotterranei e alle Zone di Riserva.*
- **Piano Regolatore Generale degli Acquedotti (PRGA)**, dichiarando che: *Nell'area di intervento non ricadono pozzi idropotabili e non rientra in zone di protezione e di riserva;*
- **Piano di zonizzazione acustica territoriale**, dichiarando che: *Il Comune di Sant'Agata di Militello non si è ancora dotato del Piano di Zonizzazione Acustica del territorio previsto dalla Legge 447/1995. Di conseguenza, i limiti acustici dell'area di progetto sono regolati dal decreto ministeriale DPCM 01/03/199;*
- **Piano Territoriale Paesaggistico Regionale**, dichiarando che:
 - *L'area di intervento, oggetto della presente valutazione ricade all'interno dell'Ambito 8 - Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi).*
 - *La pianificazione paesaggistica della provincia di Messina, nell'ambito territoriale 8 non è ancora stata adottata, pertanto non è consultabile in quanto ancora in fase di concertazione;*
 - *Si è quindi fatto riferimento alle Linee Guida del Piano Paesaggistico Regionale, b) – Zone costiere*

Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; ed i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (Art.142 comma1 lettere a), b) del D.Lgs.42/2004 e s.m.i.)

- **Codice dei beni culturali e del paesaggio** (D.Lgs. n. 42 del 22/01/2004 e s.m.i.), dichiarando che:
 - *Tutti gli interventi che comportano alterazione o modificazione dello stato dei luoghi e dell'aspetto esteriore degli edifici che ricadono in tali aree soggette a vincolo paesaggistico; per la loro realizzazione è necessario, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i., ottenere l'autorizzazione paesaggistica.*

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente analizza organicamente il quadro programmatico producendo cartografie adeguate allo scopo e dalle quali si evince che l'area progettuale non ricade:

- all'interno di zone ad alta sensibilità ambientale della Rete Natura 2000 quali SIC, ZPS, ZSC, IBA, e le più vicine zone di tutela insiste una distanza superiore a 2 Km;
- in aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/1923 e s.m.i.;
- in aree Boscate perimetrate ai sensi della vigente Carta Forestale Regionale di cui alla L.R. n. 16/1996 e s.m.i..
- all'interno di Parchi regionali o Riserve naturali regionali;
- non interferisce con opere di captazione adibite a uso idropotabile vincolate dal PRGA;
- in aree censite dal PAI ad elevata pericolosità geomorfologica ed idraulica;

CONSIDERATO che sempre dal quadro programmatico si evince che "l'area progettuale ricade in Zone costiere Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; ed i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (Art.142 comma 1 lettere a), b) del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i.);

VALUTATO pertanto che il Proponente per la realizzazione delle opere previste in progetto dovrà acquisire l'autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Messina, nonché il parere per gli aspetti di natura archeologica.

CONSIDERATO che il Proponente in relazione agli strumenti di Pianificazione Locale dichiara che:

- **Catastalmente** l'area di intervento ricade:
 - nel foglio Mappale n. 4, Particelle 607, 434, 7, 9, 10 e 11;
 - nel foglio Mappale n. 9 Particelle 11, 13, 56, 137, 594, 595, 590, 522, 394, 90, 138, 393 e 890;
 - nel foglio Mappale n. 11 Particelle 1, 2, 706 e 1493;
- **Dal Piano Regolatore Generale**- approvato con Decreto Assessoriale n. 153 del 20.09.1972 e successiva Variante approvata con D.A. n. 1354 del 2.11.1988 - l'area di intervento ricade:
 - in zona E - Agricola, Zona D4 - paraportuale e in fasce di rispetto;

CONSIDERATO che il Proponente deposita agli atti la dichiarazione di conformità a firma del RUP nella quale dichiara che l'intervento **non** è conforme agli strumenti urbanistici comunali vigenti.

CONSIDERATO E VALUTATO che l'opera pubblica in oggetto non risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti nel Comune di Sant'Agata di Militello, così come dichiarato dal Responsabile Unico del Procedimento, il Proponente dovrà attivare la procedura di cui all'art. 19 del D.P.R. n. 327/2001 e s.m.i. e della Circolare DRU n. 1 dell'11/04/2022

QUADRO PROGETTUALE

CONSIDERATO che dalla documentazione depositata dal Proponente si evince che la soluzione progettuale:

- presenta un asse principale, diviso in due tratti (tratti 1 e 2) con sviluppo in direzione N-S, che collega la S.P.162, in prossimità dell'accesso al porto, con la S.S.113, in prossimità dello svincolo autostradale della A20;
- Il tracciato si sviluppa parte in rilevato e parte in trincea, trincea che raggiunge una profondità massima di circa 7.50 m.
- La lunghezza dei singoli tratti è pari a 240.169 m per il tratto 1 e 716.546 m per il tratto 2;
- Il tratto 1 si sviluppa in rettilineo;
- Il tratto 2 presenta due curve planimetriche di raggio pari a 120m e relative curve a raggio variabile adiacenti.
- Nel tratto 2 è previsto il superamento della ferrovia esistente mediante sottopasso ferroviario;
- Sono previste tre rotatorie (la rotatoria A in prossimità della S.P.162, la rotatoria C in corrispondenza della S.S.113 e la rotatoria B in posizione intermedia).
- È previsto un secondo asse, diviso in due tratti (tratti 3 e 4), con sviluppo in direzione O-E; la lunghezza è pari a 314.275 m per il tratto 3 e 583.863 m per il tratto 4 (non oggetto del finanziamento PNRR in oggetto);
- Tale asse O-E connette la nuova viabilità a ovest con la zona industriale ed artigianale e ad est con la S.P.162 nel tratto litoraneo in corrispondenza di S. Agata di Militello.
- L'intersezione del tratto 1 con la S.P.n. 162 in prossimità dell'accesso al porto è risolta con una rotatoria (Rot. A) a tre rami di diametro esterno pari a 50m. Su tale rotatoria sarà possibile l'innesto di un quarto ramo verso nord come accesso diretto all'area portuale per un eventuale sviluppo futuro.
- L'intersezione dei quattro tratti (tratti 1, 2, 3 e 4) è risolta con una rotatoria (Rot. B) a quattro rami di diametro esterno pari a 50m.
- L'intersezione con la S.S.113, in prossimità dello svincolo autostradale della A20, è risolta con una rotatoria eccezionale (Rot. C) a sei rami di diametro esterno pari a 100m.
- Su tale rotatoria si innestano l'asse principale, la S.S.113 (due rami), la bretella di collegamento con lo svincolo autostradale della A20, la strada Contrada Cuccubello a sud e un ramo di collegamento con la

piastra di interconnessione della mobilità sostenibile dell'area interna Nebrodi", di futura realizzazione, e con la parte retrostante del cimitero di Sant'Agata di Militello;

- A corredo della nuova infrastruttura viaria sono poi la realizzazione di un impianto di pubblica illuminazione, in corrispondenza delle rotatorie e opere per la regimentazione delle acque;

CONSIDERATO che dal punto di vista altimetrico, il Proponente afferma che:

- Il tracciato principale N-S è caratterizzato da livellette con pendenza massima pari al 6.00%.
- In particolare, il tratto 1 presenta pendenza massima pari al 1.80% mentre il tratto 2 presenta pendenza massima pari al 6.00%;
- Per il tratto 1 sono previsti in progetto un raccordo concavo e uno convesso:
 - Per il raccordo concavo è stato adottato un raggio pari a 1600 m mentre il raccordo convesso presenta un raggio pari a 3200 m.
- Per il tratto 2 sono previsti in progetto un raccordo concavo e uno convesso per un raggio in entrambi i casi, pari a 2000 m;
- Il tracciato si sviluppa parte in rilevato e parte in trincea, trincea che raggiunge una profondità massima di circa 7.50 m;
- Il tracciato O-E segue, in moderato rilevato, sostanzialmente l'orografia esistente, a meno dei tratti di raccordo con la rotatoria B che si sviluppa in leggera trincea.

CONSIDERATO che il Proponente in relazione alla Sezione stradale tipo afferma che:

- La categoria stradale di appartenenza dell'asse principale N-S, è stato definito secondo una sezione trasversale tipo E (ambito urbano) a 2+2 corsie di marcia con intervallo di velocità di progetto compreso tra 40 - 60 km/h;
- La piattaforma in oggetto, di larghezza complessiva di 17,80 m, è composta da due carreggiate con due corsie per senso di marcia di dimensioni:
 - 3,00 m per la corsia interna;
 - 3,50 m per la corsia esterna.
- banchine di dimensioni:
 - 0,5 m per la banchina interna;
 - 1,0 m per la banchina esterna.
- uno spartitraffico di larghezza 1,80 m; mentre, lungo i margini esterni, sono previsti due marciapiedi di larghezza 1,50 m.

CONSIDERATO che il Proponente in relazione ai manufatti speciali previsti in progetto, afferma che:

- Per ridurre i tempi di realizzazione del sottopasso ferroviario e ridurre al minimo le interferenze con il normale uso quotidiano della linea ferroviaria, viene prevista una soluzione appositamente ideata e brevettata, la tecnologia dei "Ponti ESSEN" che garantisce l'esecuzione delle opere pur mantenendo in pieno esercizio il traffico ferroviario.

- Tale tecnologia consiste in diversi sistemi integrati di strutture per il sostegno provvisorio del binario che utilizzano, nelle varie configurazioni di impiego, un elemento strutturale fondamentale denominato "Ponte ESSEN".
- Detti sistemi integrati consentono di ridurre al minimo, talvolta annullando, le soggezioni all'esercizio ferroviario durante le varie fasi lavorative, migliorando notevolmente il livello di esercizio delle tratte interessate dagli interventi.
- La tecnologia ESSEN trova applicazione nell'ambito dei lavori ferroviari per i quali si prevede di eseguire, in esercizio, nuovi sottoattraversamenti.
- In aggiunta si adotta la tecnica dell'infissione oleodinamica di monoliti "a spinta", nell'ambito dei lavori di realizzazione di sottopassi ferroviari, che consiste nella costruzione fuori opera, in apposita area (fosso di varo), di un manufatto prefabbricato (monolito in c.a.) il quale viene successivamente posto in esercizio sotto il binario attraverso la spinta, con scavo in avanzamento, a mezzo di martinetti idraulici.
- La tecnica della spinta è fondamentale per garantire, durante i lavori, il mantenimento dell'esercizio ferroviario, riducendo al minimo le interferenze con lo stesso.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente riporta planimetrie, sezioni schematiche adeguate al livello di progettazione presentato, ma che dovranno essere integrate nel livello di progettazione esecutiva con i seguenti elaborati tecnici:

- planimetria d'insieme (in adeguata scala), nella quale vengono riportati tutti i sistemi di convogliamento e smaltimento delle acque meteoriche (esistenti e da realizzare), indicando i tracciati, le relative dimensioni e il recettore finale;
- profilo longitudinale dell'asse stradale, in cui vengono indicati i volumi di scavo (trincea) e di riporto (rilevato), il profilo del terreno, le livellette, i raccordi longitudinali,
- relazione completa e una cartografia di dettaglio che analizza in modo esaustivo tutte le interferenze presenti, in particolare con la viabilità esistente, con la linea ferroviaria, ecc,
- particolari costruttivi del sottopasso ferroviario (in planimetria e in sezione), in adeguata scala, con l'indicazione della linea ferrata esistente, delle quote, dell'altezza della falda, delle singole fasi costruttive, ecc.;
- sezioni, particolari costruttivi e relazioni descrittive in merito alla realizzazione dell'arteria stradale sia in rilevato che in trincea avendo cura di evidenziare le quantità, le caratteristiche e la provenienza del materiale vegetale e dei materiali utilizzati per la realizzazione dei rilevati;
- un dettagliato rilievo fotografico di tutta l'area in cui dovrà essere realizzata l'arteria viaria in oggetto, con particolare attenzione per le zone in cui risultano presenti le maggiori interferenze, **al fine di produrre uno specifico elaborato sull'intervisibilità dell'infrastruttura una volta realizzata;**
- adeguati studi per la valutazione del rischio inerente la presenza di ordigni bellici inesplosi ai sensi dell'art. 28 comma 1, 91 comma 2-bis e 100 comma 1 del D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i; stante che l'intervento comporta scavi di sbancamento che in alcuni tratti superano gli 11,00 metri di profondità e che la trincea che raggiunge una profondità massima di circa 7.50 m.

COSIDERATO e VALUTATO che il sottopasso ferroviario diventerà un nodo idraulico ai fini di protezione civile, pertanto il Proponente dovrà produrre adeguato studio/relazione per prevenire fenomeni di allagamento del sottopasso ferroviario, anche attraverso la realizzazione di sistema di elettropompe per l'allontanamento delle acque e di un sistema automatico di rivelazione dell'allagamento che possa tempestivamente inibire il traffico veicolare, tramite apposita segnaletica audio-luminosa e prevedere la manutenzione.

QUADRO AMBIENTALE

CONSIDERATO che il Proponente per il progetto in argomento progetto analizza le seguenti componenti e fattori ambientali:

- Atmosfera (Rumore e polveri)
- Ambiente idrico: acque superficiali, acque sotterranee, acque marino-costiere;
- Suolo e sottosuolo;
- Vegetazione, flora e fauna;
- Salute pubblica;
- Paesaggio.

Atmosfera- Polveri

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che:

- La criticità potenziale sulla qualità dell'aria nello scenario evolutivo riferito alla fase di realizzazione delle opere, è legata alla produzione di polveri ed emissioni gassose dai mezzi d'opera impiegati nelle attività di cantiere oltre che alla produzione e diffusione di odori molesti.
- Per quanto riguarda la stima degli impatti potenziali sul comparto atmosfera, si ritiene che questi siano connessi in maniera prevalente alle emissioni di inquinanti determinata dai macchinari di cantiere e utilizzati per l'escavazione del materiale.
- Le emissioni inquinanti derivanti dai mezzi utilizzati per il trasporto del materiale alla discarica interessano principalmente l'area vasta, compresa tra il cantiere e il sito di destinazione finale.
- L'area di intervento è inserita in un contesto prevalentemente agricolo.
- La popolazione è pertanto debitamente distante dall'area di cantiere; tuttavia sono presenti nelle vicinanze poche abitazioni poste in prossimità della rotatoria C in corrispondenza della S.S.113 e in prossimità del tratto 4 (asse secondario).
- Inoltre vi è nelle vicinanze la presenza del campo sportivo comunale, sito a est rispetto al tratto 1 (asse principale) e a nord rispetto al tratto 4 (asse secondario).
- Ad est del sistema viario di nuova realizzazione è presente la zona industriale ed artigianale.

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che:

- in fase di cantiere, l'adozione di una serie di misure di mitigazione gli consente di valutare l'impatto come **lieve e reversibile a breve termine**, non appena terminata la fase di cantiere;

- Post operam, la situazione risulterà **migliorativa** rispetto alla situazione attuale in quanto (...) contribuirà alla riduzione delle emissioni da traffico veicolare andando ad ottimizzare gli attuali flussi di traffico.

Atmosfera - Rumore

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che:

(...) il comune di Sant'Agata di Militello non ha ancora provveduto alla zonizzazione acustica del territorio comunale pertanto restano validi i limiti provvisori, in fase transitoria, del DPCM 01/03/1991.

L'area di intervento è inserita in un contesto prevalentemente agricolo anche se non può essere considerata del tutto esterna al contesto urbano. Infatti come abbiamo ampiamente visto vi è la presenza del porto in corrispondenza della rotatoria A in progetto; ad est del sistema viario di nuova realizzazione è presente la zona industriale ed artigianale.

Il centro abitato è tuttavia debitamente distante dall'area di cantiere anche se sono presenti nelle vicinanze poche abitazioni poste in prossimità della rotatoria C in corrispondenza della S.S.113 e in prossimità del tratto 4 (asse secondario). Inoltre vi è la presenza del campo sportivo comunale, sito a est rispetto al tratto 1 (asse principale) e a nord rispetto al tratto 4 (asse secondario).

Durante la fase di cantiere detti recettori saranno interessati dagli effetti dovuti alla realizzazione dell'opera rispetto alla componente rumore, ma tali possibili impatti sono da ritenersi **tuttavia tollerabili e di breve durata**. Infatti vista la dimensione del cantiere, al fine di minimizzare gli impatti sulle aree limitrofe e sui loro utenti, i lavori saranno suddivisi in lotti successivi, interconnessi in termini di tempistica e fasi realizzative, per rendere funzionale al termine delle attività l'intera opera viaria.

Per ridurre al minimo il disturbo generato dai mezzi meccanici presso i recettori, già sottoposti alle varie sorgenti acustiche, saranno impiegati mezzi e macchine tecnologicamente adeguate e gli interventi più rumorosi saranno limitati negli orari diurni lavorativi.

Inoltre l'impresa esecutrice dovrà monitorare le emissioni acustiche dovute alle attività di cantiere e intervenire, rimodulando o interrompendo le attività, qualora i limiti imposti dalla normativa venissero superati.

L'impatto atteso pertanto, considerando gli accorgimenti adottati, **si ritiene lieve e reversibile nel breve periodo**.

Per quanto riguarda **la fase di esercizio**, lo scenario risulta essere caratterizzato dalla creazione di un nuovo tracciato stradale a due corsie per senso di marcia, che andrà a collegare la S.S.113 in prossimità dello Svincolo Autostradale della E90 di Sant'Agata Militello con la S.P. 162/q in prossimità del Porto e della zona industriale ed artigianale della stessa cittadina.

I recettori individuati sono già interessati dal traffico viario della SS113, della SP162 e del transito dei treni lungo l'linea ferroviaria; pertanto si ritiene che l'esercizio della nuova strada non incida significativamente sul clima acustico esistente.

Il progetto in oggetto consente di allontanare i flussi di traffico veicolari dal centro abitato andando a interessare aree prevalentemente agricole e scarsamente antropizzate.

Gli effetti della realizzazione del nuovo collegamento sulle emissioni acustiche dal traffico veicolare si ritengono positivi, per gli abitanti di S. Agata di Militello in quanto, l'intervento in oggetto comporta un miglioramento alla viabilità generale esistente e in particolare consentirà di liberare parte del carico veicolare, con relativa diminuzione di emissioni acustiche.

Questo nuovo assetto viario garantirà un decongestionamento del traffico e comporterà pertanto un miglioramento del clima acustico nelle vie cittadine.

In ogni caso è previsto un Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente rumore esteso a tutte le fasi dell'opera, per la caratterizzazione del clima acustico e la misura del rumore prodotto dal cantiere e dal traffico veicolare in fase di esercizio.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente prevede l'adozione di una serie di misure di mitigazione, ma che le interferenze presenti così come i recettori sensibili sono maggiori rispetto a quelle segnalate, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere censiti e cartografati tutti i recettori sensibili e, al fine di limitare le interferenze con l'ambiente circostante, stante che l'opera interessa un'area prossima al Cimitero Comunale e al Campo Sportivo e a ridosso del centro abitato, dovranno essere previste ulteriori specifiche misure di mitigazione ambientale, come ad esempio appropriate recinzioni di cantiere con pannelli fonoassorbenti con altezza di almeno 2,00 m, cannoni nebulizzatori per abbattimento polveri.

Ambiente Idrico

CONSIDERATO che il Proponente dichiara che:

- Le attività di cantiere non comportano rischi sensibili in relazione alla possibile alterazione della qualità delle acque superficiali e sotterranee.
- In generale, le criticità potenzialmente rilevabili nella realizzazione di questo tipo di intervento sono:
- Eccessivo consumo di acqua dovuto a processi costruttivi e di gestione del cantiere non efficienti;
 - Impatto del cantiere sul contesto idrico superficiale e profondo (sfruttamento /inquinamento);
 - Interferenza della cantierizzazione con l'idrografia superficiale;
 - Mancato controllo delle acque reflue e dilavanti;
 - Eccessiva produzione di rifiuti liquidi e/o gestione inefficiente degli stessi.

CONSIDERATO che il Proponente afferma che: la realizzazione delle opere di progetto non può di fatto provocare alterazioni sulla qualità delle acque sotterranee poiché le opere da realizzarsi non posseggono caratteristiche inquinanti.

L'unica eccezione potrebbe essere l'eventuale sversamento accidentale di inquinanti in cantiere che sarà contenuto mediante azioni e misure di mitigazione quali:

- lo stoccaggio, la manipolazione e il rifornimento di carburante, lubrificanti e fluidi idraulici dei mezzi avverrà in un luogo impermeabile sufficientemente distante dalle acque superficiali e marino-costiere.
- gli addetti al lavoro dovranno avere una appropriata formazione sulle misure preventive ed i comportamenti da tenere in caso di sversamenti accidentali, tali accortezze sono da considerarsi misure adeguate a prevenire e limitare la contaminazione dell'ambiente idrico.

CONSIDERATO che il Proponente, inoltre afferma che:

- (..) saranno adottate tutte le soluzioni organizzative e gestionali in grado di tutelare la risorsa idrica (acque superficiali e profonde) relativamente al suo sfruttamento e/o protezione.
- Dovrà essere ottimizzato l'utilizzo della risorsa limitando o riducendo al minimo l'approvvigionamento dall'acquedotto e massimizzando, ove possibile, il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.
- Sono state attentamente valutate **le interferenze** che le opere in progetto hanno con le acque superficiali ed in particolare con le acque provenienti da tre sottobacini le cui acque vengono intercettate da canali da fossi di guardia.
- Per tali bacini sono state valutate le portate al colmo per tempi di ritorno pari a 20 anni;
- Per lo smaltimento delle acque di piattaforma, si sono valutate le portate con tempo di ritorno di 5 anni in diverse sezioni del nuovo asse stradale.
- Sono state previste vasche di prima pioggia per il trattamento delle acque prima dell'immissione nel corpo recettore finale.

CONSIDERATO che il Proponente afferma che attuando tutte le misure precauzionali descritte:

- in fase di cantiere, l'impatto sarà **lieve e reversibile a breve termine**, non appena terminata la fase di cantiere;
- Per quanto concerne l'esercizio dell'opera non si individuano impatti sull'ambiente idrico.

CONSIDERATO e VALUTATO che le misure previste, dal Proponente, atte a "contenere" gli sversamenti accidentali, dovranno essere contenute in un Piano che dovrà essere trasmesso all'ARPA per l'approvazione.

Il redigendo Piano dovrà, inoltre, indicare su adeguata cartografia l'esatta ubicazione del "luogo impermeabile" e essere corredato da particolari, se di nuova realizzazione.

Suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che il Proponente analizza le seguenti componenti, affermando che:

- **Geologia e Geomorfologia:** Al fine di fornire una dettagliata descrizione della stratigrafia dei terreni interessati dall'opera in progetto, lo studio geologico e geotecnico ha previsto l'esecuzione di una campagna di indagini geognostiche, geotecniche e geofisiche, svolte nel mese di luglio 2023 costituita da:
 - n. 6 sondaggi geognostici a carotaggio continuo, di cui tre spinti fino alla profondità di 10.0 m dal piano campagna, uno fino alla profondità di 15 m e due fino alla profondità di 20 m, tutti attrezzati con piezometro;
 - n. 8 prove SPT, 2 nei sondaggi S1, S2, S6 ed 1 nei sondaggi S3 ed S4;
 - n. 7 prelievi di campioni (disturbati e semi disturbati) su cui sono state eseguite prove di laboratorio (determinazione delle caratteristiche fisiche, analisi granulometrica, prova di taglio diretto con scatola di Casagrande);
 - n. 2 prove MASW;
 - n. 3 tomografie elettriche;
 - n. 2 indagini HVSR.

- Durante i sondaggi geognostici eseguiti, è stata individuata una profondità della falda rispetto alla quota del piano campagna pari a 7.1 m (in S1), di 4.5 m (in S2), di 10.4 m in S5 e di 17.8 m (in S6).
- Dai sondaggi geognostici eseguiti è stata rinvenuta una coltre costituita da alluvioni di spessore variabile tra 5.5 m (in S1) e 10-11 m (in S2, S3 ed S6), al di sotto della quale sono state rinvenute delle sabbie (in S2 ed S6) e argille brune e azzurre (in S5).
- La notevole profondità della falda esclude qualsiasi tipo di interazione tra essa ed il piano di posa delle fondazioni delle opere d'arte previste per la realizzazione dell'opera in progetto. Soltanto nella parte più vicina alla costa del tracciato stradale, in virtù di una progressiva diminuzione della quota, si potrebbe avere una considerevole riduzione dello spessore di areazione.
- È presente una falda acquifera lungo tutto il tracciato a profondità variabili;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente elabora uno studio geologico adeguato al livello di progettazione presentato ma che nel livello di progettazione esecutivo dovrà essere ulteriormente integrato a scala adeguata con sezioni geologiche nei punti di interferenza sia allo stato attuale che di progetto.

CONSIDERATO che le indagini svolte dal Proponente nel mese di luglio, periodo di magra, non consentono di escludere l'interazione della falda con le opere in progetto, per effetto delle oscillazioni/variazioni che il livello freatico subisce in funzione del regime pluviometrico dell'area, soprattutto nei sondaggi 2 e 3 eseguiti in prossimità della realizzazione del sottopasso che sono spinti solamente fino alla profondità di 10 metri.

VALUTATO pertanto la necessità di integrare il Piano di Monitoraggio previsto della componente Acqua e eventualmente prevedere un approfondimento di indagine almeno fino a 20 metri nei punti dove verrà realizzato il sottopasso ferroviario.

Caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo

CONSIDERATO che il Proponente afferma che:

Ai fini del riutilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce da scavo, prodotte in cantiere ed escluse dalla disciplina dei rifiuti, o alla gestione delle TRS eventualmente qualificate come sottoprodotto, è stata prevista apposita attività di caratterizzazione ambientale preliminare in fase progettuale, in accordo con i contenuti del DPR n.120/2017.

La suddetta attività di caratterizzazione ha previsto:

- determinazione chimico-fisica sulla frazione granulometrica prevista, ricercando gli analiti di cui alla seguente Tabella 1 da confrontare con i limiti previsti per le CSC (Concentrazioni Soglia Contaminazione) di cui alle colonne A e B della Tabella 1 (suolo e sottosuolo) dell'Allegato 5 Parte IV Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..
- test di cessione, effettuato secondo le metodiche di cui al decreto del Ministro dell'ambiente del 5 febbraio 1998, da confrontare con i limiti previsti per le CSC delle acque sotterranee, di cui alla Tabella 2, Allegato 5, al Titolo 5, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Contestualmente all'esecuzione dei sondaggi geognostici si è proceduto al prelievo di campioni da sottoporre alle analisi di laboratorio previste dalle normative vigenti in materia di gestione terre e rocce da scavo, oltre a quelle finalizzate alla definizione della tipologia di conferimento in caso di produzione di rifiuti.

Il numero di campioni prelevati è rappresentativo del volume potenzialmente interessato dalle lavorazioni di scavo e della correlata profondità.

Sono stati effettuati perforazioni a carotaggio continuo ad andamento verticale, con estrazione di carote rappresentative dei terreni attraversati. I sondaggi meccanici a carotaggio continuo sono finalizzati al prelievo di campioni di terreno da destinare ad analisi chimiche e fisiche di vario tipo; nel corso delle perforazioni sono stati adottati una serie di accorgimenti atti a ridurre le variazioni della composizione chimica dei materiali estratti.

Le carote estratte nel corso della perforazione a carotaggio sono state riposte in apposite cassette catalogatrici, munite di coperchio e scomparti divisorii, sulle quali sono stati riportati: la denominazione del sondaggio, il numero della cassetta e le quote progressive di prelievo delle carote.

Ai sensi dell'Allegato 2 del DPR n.120/2017 il numero di campioni prelevati in corrispondenza di ogni sondaggio è stato determinato in relazione alla profondità prevista degli scavi necessari alla realizzazione delle opere in esame.

I campioni sottoposti ad analisi chimico-fisiche sono stati prelevati:

- campione 1: da 0 a 1 m dal piano campagna;
- campione 2: nella zona di fondo scavo;
- campione 3: nella zona intermedia tra i due.

Per scavi superficiali, di profondità inferiore a 2 metri, sono stati sottoposti ad analisi chimico-fisiche due campioni: uno per ciascun metro di profondità.

In corrispondenza dei sondaggi geognostici, riportati nell'immagine che segue, sono stati prelevati i seguenti campioni:

- Sondaggi S1-S5-S6

N°2 campioni per ogni sondaggio rappresentativi dei primi due metri di profondità e potenzialmente interessati da lavorazioni quali scotico e posa in opera impianti sottoservizi.

- Sondaggi S2-S3

N°3 campioni per ogni sondaggio rappresentativi dei primi otto metri di profondità (distribuiti in maniera uniforme) interessati da lavorazioni di scavo in trincea.

- Sondaggio S5

N°3 campioni rappresentativi dei primi 5 metri di profondità (distribuiti in maniera uniforme) interessati da lavorazioni di scavo in trincea.

Complessivamente sono stati prelevati n° 15 campioni.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente produce la documentazione relativamente alla gestione delle materie e alle indagini ambientali e che l'opera da realizzarsi prevede una notevole quantità di produzione di TRS; pertanto il Proponente nella redazione della progettazione esecutiva dovrà essere redatto specifico Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017 e ss.mm.ii. e trasmesso all' ARPA per l'approvazione.

Rifiuti

CONSIDERATO che il Proponente afferma che:

L'attività di cantiere produrrà rifiuti, per lo più inerti, quali materiali di risulta di scavi, demolizioni, etc. ove non sia possibile riutilizzarli direttamente sul sito dell'impianto, si provvederà al loro smaltimento in siti idonei, dove saranno trasferiti con mezzi adeguati, adottando idonei accorgimenti operativi per minimizzare lo sporcamento delle strade e la liberazione di polveri.

Durante la fase di cantiere sarà possibile un incremento della produzione di rifiuti. L'esercizio dell'opera non prevede produzione di rifiuti.

I CER prodotti dalla specifica attività di cantiere sono:

- Rifiuti inerti provenienti dalle attività di pulizia del cantiere da attuare tramite scerbatura delle aree; è prevista anche una operazione di taglio di alcuni alberi (essenze non pregiate) che interferiscono con le zone di intervento; sono classificati quali “rifiuti assimilabili ai rifiuti urbani”.

Tipologie di rifiuto Codice CER: 20.02.01

- Descrizione catalogo CER: Vegetazione derivante da sfalci e taglio alberi
- Classificazione: Rifiuti Assimilabile ad urbano.

Rifiuti inerti provenienti dalle attività di costruzione e demolizione nei cantieri edili/stradali; sono classificati quali “rifiuti speciali”.

– Tipologie di rifiuto Codice CER: 17.01.01

- Descrizione catalogo CER: Cemento, mattoni, mattonelle e ceramiche
- Classificazione: Rifiuti Speciali non pericolosi.

• Rifiuti provenienti dalle attività di scavo, opportunamente caratterizzati, non riutilizzati all'interno del cantiere; sono classificati quali “rifiuti speciali”.

– Tipologie di rifiuto Codice CER: 17.05.04

- Descrizione catalogo CER: Terre e rocce da scavo diverse da quelle alla voce 17.05.03
- Classificazione: Rifiuti Speciali non pericolosi.

• Rifiuti provenienti dalle attività di scarifica del manto stradale; sono classificati quali “rifiuti speciali”.

– Tipologie di rifiuto Codice CER: 17.03.02

- Descrizione catalogo CER: Miscele Bituminose
- Classificazione: Rifiuti Speciali non pericolosi.

• Rifiuti provenienti dalla sostituzione di parti in ferro e acciaio; sono classificati quali “rifiuti speciali”.

– Tipologie di rifiuto Codice CER: 17.04.05

- Descrizione catalogo CER: Ferro e acciai
- Classificazione: Rifiuti Speciali non pericolosi.

In fase di esercizio non si prevede alcuna produzione di rifiuto.

L'impatto di tale fattore sull'ambiente sia in fase di cantiere che in fase di esercizio può considerarsi trascurabile.

Uso e consumo del suolo

CONSIDERATO che sulla matrice suolo e sottosuolo in fase di cantiere e di esercizio il Proponente afferma che:

- le azioni di progetto che producono una pressione sulle componenti suolo e sottosuolo sono essenzialmente legate all'occupazione di suolo ed alla modellazione del suolo (trincee e rilevati) che altera parzialmente la geomorfologia.

- (...) il consumo di suolo ha subito un forte incremento dovuto ad una serie di differenti fattori che non sono tutti direttamente imputabili direttamente all'edificazione.
- Una quota importante del consumo di suolo in Italia è legata all'infrastrutturazione del territorio. Conseguentemente all'aumento di domanda di servizi nel settore dei trasporti di persone e di merci, infatti, si è assistito ad una sempre maggiore occupazione di suolo da parte d'infrastrutture stradali e ferroviarie che occupano prevalentemente aree pianeggianti, ove sono di più facile costruzione e manutenzione.
- L'impatto legato all'occupazione di suolo che si determina in fase di cantiere e di esercizio, si ritiene possa essere considerato lieve, dato il modesto sviluppo dell'opera, ma irreversibile.

CONSIDERATO che il Proponente precisa che si potrebbe essere un impatto puntuale dovuto all'infiltrazione nel sottosuolo delle acque di lavorazione in esubero e di quelle utilizzate per il lavaggio o per bagnare le aree di intervento, oltre all'accidentale sversamento di prodotti contaminanti.

Per scongiurare tali avvenimenti si adopereranno azioni di natura indiretta consistenti nel controllo giornaliero, prima dell'inizio delle lavorazioni, dei mezzi meccanici impiegati, al fine di verificarne il corretto funzionamento e l'assenza di perdite di liquidi (quali oli o carburanti).

Si specifica inoltre che le attività di manutenzione dei servizi igienici previsti (bagni chimici), consistenti nello smaltimento del serbatoio reflui, verranno svolte da ditta specializzata.

Inoltre sarà attivato un rapido intervento, in caso di sversamenti accidentali dai macchinari utilizzati in cantiere, mediante asportazione delle porzioni di suolo contaminato e smaltimento dello stesso a norma di legge.

Durante le attività lavorative il materiale originatosi verrà immediatamente stoccato in apposite aree, per poter procedere al successivo smaltimento; ciò al fine di evitare accidentali sversamenti sul suolo.

Inoltre, poiché le attività lavorative non prevedono la produzione e l'impiego di sostanze e rifiuti tossici non potranno originarsi fenomeni di inquinamento dei substrati geolitologici. Tale impatto risulta pertanto trascurabile proprio in virtù della bassissima probabilità dell'evento.

CONSIDERATO che il Proponente a conclusione dell'analisi della matrice ambientale suolo rileva un'occupazione di suolo, che per quanto accettabile, risulta irreversibile in fase di esercizio; su circa 1,85 km di tracciato si stima un consumo di suolo diretto di circa 1,3 ha, ma che tuttavia il progetto prevede il rinverdimento delle scarpate e delle rotatorie per diminuire il più possibile l'impermeabilizzazione di suolo.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente in relazione al previsto rinverdimento delle scarpate e delle rotatorie non produce nessuna documentazione

CONSIDERATO che il Proponente prevede la verifica idraulica degli elementi di presidio idraulico dell'asse stradale e dimensionati gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e la vasca di laminazione per assicurare l'invarianza idraulica dell'intervento.

CONSIDERATO E VALUTATO che la realizzazione dell'opera in oggetto comporta una trasformazione del territorio (suolo), nonché modifiche alle condizioni naturali del regime idrologico e aumenti delle portate recapitate ai corpi idrici naturali o artificiali, il Proponente in fase di Progettazione esecutiva dovrà ampliare/integrare, ove possibile, l'applicazione del Principio dell'invarianza idraulica e idrogeologica di cui D.D.G. del 23/06/2021 n. 102 e s.m.i., acquisendo, qualora previsto, apposito parere di competenza da parte dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia;

VALUTATO inoltre che al fine diminuire il potere erosivo delle acque meteoriche e garantire il quanto più possibile un'adeguata invarianza idraulica e idrogeologica, in tutte le scarpate dei rilevati e delle trincee del nuovo corpo stradale dovranno essere previsti in fase di progettazione esecutiva, laddove possibile, adeguati interventi di ingegneria naturalistica, finalizzati altresì a garantire la compatibilità percettiva con il paesaggio limitrofo ed orientati a non comprometterne la relativa percezione visuale;

Vegetazione, Flora e Fauna;

CONSIDERATO che il Proponente afferma che:

Gli elementi da prendere in considerazione per gli impatti sulla componente biotica sono:

- alterazione dello stato dei luoghi;
- sollevamento di polveri;
- aumento del traffico veicolare dovuto ai mezzi di cantiere;
- rumori estranei all'ambiente in fase di cantiere

L'intervento avverrà in un luogo che, seppur di carattere prevalentemente agricolo, presenta dei tratti fortemente urbanizzati: il porto, l'area artigianale, l'autostrada E90, la linea ferroviaria, la SS113, la SP162; **pertanto l'area di progetto non presenta particolari emergenze floristiche e/o faunistiche.**

Si ritiene che gli impatti sulla componente fauna, associati alla realizzazione dell'opera possano ritenersi trascurabili; le specie comuni, che potranno trovarsi nell'area prossima al cantiere, saranno soggette a disturbi trascurabili e temporanei, sia perché le specie rustiche tendono ad attivare abbastanza rapidamente un graduale adattamento verso disturbi ripetuti e costanti (meccanismo di assuefazione), sia perché, se più sensibili ed esigenti, tendono ad allontanarsi dalle fonti di disturbo, per ritornare eventualmente allorché il disturbo venga a cessare.

Potrebbero verificarsi degli impatti lievi e reversibili sull'avifauna a causa della maggiore della sensibilità che possiede nel recepire le emissioni.

Per quanto attiene le attività di cantiere si ritiene pertanto che queste possano, nel loro complesso, rappresentare una fonte di potenziale impatto lieve e reversibile a breve termine, vista la limitata durata temporale dei lavori.

Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'opera si individuano i seguenti fattori di potenziale pressione:

- emissioni sonore legate al traffico indotto;
- emissioni in atmosfera.

Oltre alle conseguenze dirette sopra esposte, la realizzazione di infrastrutture di tipo viario, comporta una potenziale frammentazione e un conseguente isolamento di aree naturali.

La frammentazione è il processo dinamico di origine antropica tramite il quale un'area naturale o agricola subisce una divisione in frammenti più o meno disgiunti e progressivamente piccoli ed isolati (Regione Piemonte, 2012). Tale fenomeno, in aree naturali e semi-naturali, provoca la riduzione della resilienza dei biotipi e la loro capacità di ospitare specie animali, può interrompere il movimento delle specie, attraverso l'eliminazione dei corridoi ecologici (effetto barriera) e può interferire sulla capacità di un habitat di mantenere la popolazione di specie vitali presenti.

Alla frammentazione si associa, quindi, anche una forte diminuzione del valore della biodiversità delle aree interessate:

la distribuzione spaziale e la quantità di suolo non consumato sono in grado di influenzare non solo la qualità complessiva ma anche la capacità residua di connessione degli ecosistemi e la disponibilità dei servizi ecosistemici nelle unità territoriali (ISPRA, 2015).

Si ritiene tuttavia che gli effetti generati dai fattori di potenziale pressione individuati, per quanto irreversibili, siano trascurabili in quanto la tipologia di fauna che caratterizza la zona non è disturbata dalla realizzazione dall'esercizio dell'opera.

In tale contesto un eventuale incremento delle immissioni sonore, benché ridotto, potrà al più comportare una

dispersione delle specie presenti verso zone attigue meno impattate.

Si rileva inoltre che la presenza dell'autostrada Messina - Palermo, della SS113, della SP162 e della ferrovia rappresentano una sorgente di rumore che ha certamente già favorito un'ampia dispersione delle specie animali presenti nella zona verso aree caratterizzate da minori livelli di immissione sonora.

Si ritiene pertanto che gli impatti sulla componente fauna, associati alla messa in esercizio dell'opera possano ritenersi trascurabili, per quanto irreversibili.

Non si rilevano fattori di pressione rilevanti verso la flora; si sottolinea che il sito sorge su un'area che presenta una pressione antropica medio - alta e non sono presenti pertanto specie vegetazionali di particolare pregio.

Si evidenzia tuttavia l'impatto dovuto l'estirpazione della vegetazione che insiste nell'area dove sorgerà l'asse viario.

In analogia con quanto indicato per la fauna in generale si riscontra un impatto trascurabile legato sia al cantiere che all'esercizio dell'opera nei confronti della flora.

Paesaggio

CONSIDERATO che il Proponente afferma che:

Gli impatti potenziali sulla componente paesaggio, nello scenario valutativo relativo alla fase di realizzazione delle opere previste in progetto, sono riferibili essenzialmente alla presenza del cantiere e pertanto all'occupazione fisica di superfici.

Infatti i principali effetti di impatto potenziale negativo nella fase di cantiere sono attribuibili essenzialmente all'occupazione di suolo con le strutture di cantiere e con i mezzi d'opera, all'asportazione di vegetazione e suolo naturale nelle aree di esecuzione delle opere in progetto.

Per quanto riguarda gli interventi lungo la viabilità esistente, gli impatti negativi temporanei saranno legati all'attività di cantiere (presenza di mezzi pesanti e varie attrezzature, segnaletica, sbancamenti, cumuli di materiale di risulta e strutture provvisorie).

L'impatto su tale componente, derivante dalle attività di cantiere e dalla movimentazione dei mezzi, può considerarsi certamente lieve, di breve durata e reversibile anche in relazione alla natura dei luoghi ove avverranno i lavori.

La valutazione del grado di incidenza paesistica dell'opera in fase di esercizio è strettamente correlata alla sensibilità ambientale del luogo.

L'area in esame risulta di fatto antropizzata, pertanto le nuove strutture incideranno in maniera limitata sull'assetto complessivo in quanto le scelte progettuali sono state indirizzate all'inserimento più armonioso possibile delle opere nel contesto, con soluzioni progettuali di minor impatto.

Si ritiene che il ricorso a soluzioni attente agli aspetti esteticamente rilevanti ed il progressivo miglioramento del livello di qualità della viabilità, comporteranno il rapido raggiungimento di un nuovo positivo "equilibrio" nella percezione della popolazione.

Il progetto mostra una consistenza che, dal punto di vista dell'impronta paesaggistica, risulta compatibile con il carattere delle preesistenze, infatti il nuovo tracciato stradale fungerà da collegamento tra la S.S.113 in prossimità dello Svincolo Autostradale della A20 di Sant'Agata Militello con la S.P. 162/q in prossimità del Porto e della zona industriale ed artigianale della stessa cittadina. Pertanto l'impatto delle nuove opere sul paesaggio può ritenersi accettabile seppur irreversibile.

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla Relazione Paesaggistica (Elaborato ZSMPD0101GENRS0102) emerge che una porzione dell'area oggetto d'intervento risulta interessata da oliveti, il Proponente dovrà

acquisire in fase di progettazione esecutiva l'autorizzazione rilasciata dalla CCIAA di Messina, ai sensi degli artt. 71 e 72 del D.P.R. 10 giugno 1955 n. 987;

PIANO DI MONITORAGGIO

CONSIDERATO che il Proponente, in relazione agli impatti sulle componenti ambientali, redige un Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente aria esteso a tutte le fasi dell'opera, per dimostrare che l'infrastruttura non comporta ulteriori emissioni relative al gas a effetto serra.

CONSIDERATO e VALUTATO che il suddetto Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà essere integrato con la componente Acqua e trasmesso all'ARPA per l'approvazione.

MITIGAZIONI

CONSIDERATO che il Proponente prevede l'adozione di una serie di misure di mitigazioni finalizzate al contenimento dell'**emissione di polveri e di altri inquinanti in atmosfera e al Rumore quali:**

- bagnatura periodica delle superfici interessate dalle lavorazioni più impattanti in termini di produzioni di polveri (quali demolizioni, scavi, ecc.) tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva, in quanto l'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui viene applicato;
- bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
- bagnatura dei materiali risultanti dalle demolizioni;
- copertura con teli dei cassoni degli autocarri impiegati nel trasporto di materiale sciolto da e verso il cantiere.
- In riferimento ai tratti di viabilità urbana ed extraurbana interessati dal transito dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni quali:
 - adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti;
 - copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali;
 - irrorazione periodica con acqua delle piste di trasporto;
 - lavaggio delle ruote dei mezzi d'opera in uscita delle aree di cantiere;
 - ottimizzazione dei carichi trasportati.
- Al fine di minimizzare i problemi relativi alle emissioni di gas particolato dovuto ai mezzi di cantiere si adotteranno le seguenti precauzioni:
 - impiego di apparecchi di lavoro a basse emissioni;
 - utilizzo di sistemi di filtri per particolato per le macchine/apparecchi a motore diesel;
 - rispetto di tutte le prescrizioni normative in materia di revisione periodica e manutenzione dei mezzi d'opera e delle apparecchiature impiegate.
- Ci potrebbe tuttavia essere un impatto puntuale dovuto all'infiltrazione nel sottosuolo delle acque di lavorazione in esubero e di quelle utilizzate per il lavaggio o per bagnare le aree di intervento, oltre all'accidentale sversamento di prodotti contaminanti.

- Per scongiurare tali avvenimenti si adopereranno azioni di natura indiretta consistenti nel controllo giornaliero, prima dell'inizio delle lavorazioni, dei mezzi meccanici impiegati, al fine di verificarne il corretto funzionamento e l'assenza di perdita di liquidi (quali oli o carburanti).
- Si specifica inoltre che le attività di manutenzione dei servizi igienici previsti (bagni chimici), consistenti nello smaltimento del serbatoio reflui, verranno svolte da ditta specializzata.
- Inoltre sarà attivato un rapido intervento, in caso di sversamenti accidentali dai macchinari utilizzati in cantiere, mediante asportazione delle porzioni di suolo contaminato e smaltimento dello stesso a norma di legge.

VALUTAZIONI FINALI

CONSIDERATO che l'intervento progettuale "Accessibilità al Porto di Sant'Agata di Militello collegamento con la viabilità principale - Via Porto di Sant'Agata di Militello - è un intervento inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per la realizzazione di interventi infrastrutturali e di urbanizzazione a servizio delle Zone Economiche Speciali per un importo di 11.200.000,00 €;

CONSIDERATO che l'intervento

- si inserisce in un sistema di interventi sui collegamenti tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali al fine di rendere maggiormente attraenti agli investitori le aree interessate e volti al potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti;
- si rende necessario al fine di non sovraccaricare il già saturo traffico cittadino con mezzi pesanti che inevitabilmente, con l'entrata in funzione a pieno ritmo del Porto e della Zona Industriale ed Artigianale, andrebbero ad intasare la via Medici e la via Campidoglio, essendo queste arterie l'unico collegamento, per i mezzi di altezza maggiore di 2,80 mt., tra la zona a nord e quella a sud della rete ferroviaria;

CONSIDERATO che ricade nel territorio comunale di Sant'Agata di Militello e prevede la realizzazione di una strada, appartenente alla categoria E, a due corsie per senso di marcia che andrà a collegare la S.S.113 in prossimità dello Svincolo Autostradale della A20 di Sant'Agata Militello con la S.P. 162/q in prossimità del Porto e della zona industriale ed artigianale della stessa cittadina;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente analizza organicamente il quadro programmatico producendo cartografie adeguate allo scopo e dalle quali si evince che l'area progettuale non ricade:

- all'interno di zone ad alta sensibilità ambientale della Rete Natura 2000 quali SIC, ZPS, ZSC, IBA, e le più vicine zone di tutela insiste una distanza superiore a 2 Km;
- in aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/23 e s.m.i.;
- in aree Boscate perimetrate ai sensi della vigente Carta Forestale Regionale di cui alla LR 16/96.
- all'interno di Parchi regionali o Riserve naturali regionali;
- non interferisce con opere di captazione adibite a uso idropotabile vincolate dal PRGA;
- in aree censite dal PAI ad elevata pericolosità geomorfologica ed Idraulica;

CONSIDERATO che, sempre, dal quadro programmatico si evince che "l'area progettuale ricade in Zone costiere Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; ed i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (Art.142 comma 1 lettere a), b) del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i.);

VALUTATO pertanto che il Proponente per la realizzazione delle opere previste in progetto dovrà acquisire l'autorizzazione paesaggistica della Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Messina, nonché il parere per gli aspetti di natura archeologica.

CONSIDERATO che il Proponente deposita agli atti la dichiarazione di conformità a firma del RUP nella quale dichiara che l'intervento **non** è conforme agli strumenti urbanistici comunali vigenti.

CONSIDERATO E VALUTATO che l'opera pubblica in oggetto non risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti nel Comune di Sant'Agata di Militello, così come dichiarato dal Responsabile Unico del Procedimento, il Proponente dovrà attivare la procedura di cui all'art. 19 del D.P.R. n. 327/2001 e s.m.i. e della Circolare DRU n. 1 dell'11/04/2022;

CONSIDERATO e VALUTATO che il sottopasso ferroviario diventerà un nodo idraulico ai fini di protezione civile, pertanto il Proponente dovrà produrre adeguato studio/relazione per prevenire fenomeni di allagamento del sottopasso ferroviario, anche attraverso la realizzazione di sistema di elettropompe per l'allontanamento delle acque e di un sistema automatico di rivelazione dell'allagamento che possa tempestivamente inibire il traffico veicolare, tramite apposita segnaletica audio-luminosa e prevedere la manutenzione.

CONSIDERATO e VALUTATO che le misure previste, dal Proponente, atte a "contenere" gli sversamenti accidentali, dovranno essere contenute in un Piano che dovrà essere trasmesso all'ARPA per l'approvazione e tale redigendo Piano dovrà, inoltre, indicare su adeguata cartografia, l'esatta ubicazione del "luogo impermeabile" e essere corredato da particolari, se di nuova realizzazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente elabora uno studio geologico adeguato al livello di progettazione presentato ma che nel successivo livello di progettazione esecutiva dovrà essere ulteriormente integrato a scala adeguata con sezioni geologiche nei punti di interferenza sia allo stato attuale che di progetto.

CONSIDERATO che le indagini svolte dal proponente nel mese di luglio, periodo di magra, non consentono di escludere l'interazione della falda con le opere, per effetto delle oscillazioni/variazioni che il livello freatico subisce in funzione del regime pluviometrico dell'area, soprattutto nei sondaggi 2 e 3 eseguiti in prossimità della realizzazione del sottopasso che sono spinti solamente fino alla profondità di 10 metri.

VALUTATO pertanto la necessità di integrare il Piano di Monitoraggio previsto della componente Acqua e eventualmente prevedere un approfondimento di indagine almeno fino a 20 metri nei punti dove verrà realizzato il sottopasso ferroviario.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente in relazione al previsto rinverdimento delle scarpate e delle rotatorie non produce nessuna documentazione.

CONSIDERATO che il Proponente prevede la verifica idraulica degli elementi di presidio idraulico dell'asse stradale e dimensionati gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e la vasca di laminazione per assicurare l'invarianza idraulica dell'intervento.

CONSIDERATO E VALUTATO che la realizzazione dell'opera in oggetto comporta una trasformazione del territorio (suolo), nonché modifiche alle condizioni naturali del regime idrologico e aumenti delle portate recapitate ai corpi idrici naturali o artificiali, il Proponente in fase di Progettazione esecutiva dovrà ampliare/integrare, ove possibile, l'applicazione del Principio dell'invarianza idraulica e idrogeologica di cui D.D.G. del 23/06/2021 n. 102 e s.m.i., acquisendo, qualora previsto, apposito parere di competenza da parte dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia;

VALUTATO inoltre che al fine diminuire il potere erosivo delle acque meteoriche e garantire il quanto più possibile un'adeguata invarianza idraulica e idrogeologica, in tutte le scarpate dei rilevati e delle trincee del nuovo corpo stradale dovranno essere previsti in fase di progettazione esecutiva, laddove possibile, adeguati interventi di ingegneria naturalistica, finalizzati altresì a garantire la compatibilità percettiva con il paesaggio limitrofo ed orientati a non comprometterne la relativa percezione visuale;

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla Relazione Paesaggistica (Elaborato ZSMPD0101GENRS0102) emerge che una porzione dell'area oggetto d'intervento risulta interessata da oliveti, il Proponente dovrà acquisire in fase di progettazione esecutiva l'autorizzazione rilasciata dalla CCIAA di Messina, ai sensi degli artt. 71 e 72 del D.P.R. 10 giugno 1955 n. 987;

CONSIDERATO che il Proponente, in relazione agli impatti sulle componenti ambientali, redige un Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente aria esteso a tutte le fasi dell'opera, per dimostrare che l'infrastruttura non comporta ulteriori emissioni relative al gas a effetto serra.

CONSIDERATO e VALUTATO che il suddetto Piano di Monitoraggio Ambientale PMA dovrà essere integrato con la componente Acqua e trasmesso all'ARPA per l'approvazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente intende attuare una serie di misure di mitigazione al fine di mitigare emissioni di polveri e rumori.

CONSIDERATO e VALUTATO che gli effetti della realizzazione del nuovo collegamento sulle emissioni da traffico veicolare si ritengono piuttosto positivi per gli abitanti di Sant'Agata di Militello in quanto, l'intervento in oggetto comporterà un miglioramento alla viabilità generale esistente e in particolare consentirà di liberare parte del carico veicolare, con relativa diminuzione di emissioni di CO₂ in atmosfera e di emissioni acustiche.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente dovrà recepire nella Progettazione esecutiva tutte le integrazioni e indicazioni di cui alle Condizioni Ambientali del presente provvedimento, unitamente a tutte le prescrizioni e osservazioni tecniche delle altre Autorità competenti in materia ambientale;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 78578 del 26/10/2023 il Servizio 1 del DRA ha comunicato al Nucleo di Coordinamento della CTS:

"A seguito dell'avvenuta conclusione della fase di pubblicazione, prevista ai sensi dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto di "Accessibilità al porto di S'Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale "via porto di S'Agata di Militello" collegamento con la viabilità principale" nel Comune di Sant'Agata di Militello (ME), di cui alla comunicazione di questo Servizio prot. n. 69872 del 21.09.2023, si comunica che risultano pervenute a questa autorità competente le seguenti osservazioni, acquisite al procedimento e pubblicate nella sezione "Documentazione Amministrativa" del Fascicolo Procedura n. 2744 del Portale Valutazioni Ambientali di questo Assessorato:

- nota Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale Servizio 2° "Riserve Naturali, Aree Protette e Turismo Ambientale" prot. n. 86415 del 25.09.2023, acquisita al prot. DRA n. 70430 del 25.09.2023;*
- nota IRSAP Ufficio Periferico di Messina prot. n. 16380 del 10.10.2023, acquisita al prot. DRA n. 74319 del 10.10.2023.*

Per quanto sopra, tenuto conto che il parere di codesta CTS n. 552 del 04.10.2023 è stato "espresso a condizione che entro la data del 21 ottobre 2023 non giungano osservazioni in forza dell'Avviso di pubblicazione intervenuta in data 21/09/2023 e dando atto che nel caso in cui dovessero pervenire osservazioni il presente Parere dovrà essere sottoposto a riesame della CTS", questo Servizio rimane in attesa del riesame del succitato parere".

CONSIDERATO che con le suddette osservazioni di cui alla nota prot. n. 86415 del 25/09/2023 il Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale Servizio 2° "Riserve Naturali, Aree Protette e Turismo Ambientale", ha comunicato al Servizio 1 del DRA che non si ravvisano profili di competenza dello scrivente Servizio 2°, stante che il territorio di che trattasi non ricade all'interno di alcuna Riserva Naturale o relativo Sito Rete Natura 2000 in gestione al Dipartimento medesimo.

CONSIDERATO che con le suddette osservazioni di cui alla nota prot. n. 16380 del 10/10/2023 l'IRSAP Ufficio Periferico di Messina ha comunicato al Servizio 1 del DRA che il tracciato dell'opera viaria proposta in variante urbanistica dal Commissario Straordinario del Governo Zona Economica Speciale - Sicilia Orientale, ricade, in parte, su aree inserite nelle previsioni del Piano Regolatore Generale del Consorzio per

l'Area di Sviluppo Industriale di Messina (Ente in liquidazione e le cui competenze in materia di programmazione urbanistica sono oggi svolte dallo scrivente Istituto), approvato dall'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente con Decreto n. 557/DRU del 26/7/2002.

In relazione a quanto esposto, anche ai fini dei provvedimenti che gli Organi competenti dello scrivente Istituto saranno, eventualmente, tenuti ad adottare nel prosieguo della procedura, si chiede che il Progettista dell'intervento in argomento provveda ad aggiornare i propri elaborati, producendo, nello specifico, apposita planimetria riportante la sovrapposizione dell'opera che si intende realizzare con le previsioni del piano consortile, nonché eventuali ulteriori grafici plano-altimetrici atti a consentire una corretta valutazione delle interferenze delle nuove infrastrutture con le aree rientranti nella programmazione oggi di competenza dell'IRSAP.

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà tenere conto delle richieste formulate dall'IRSAP Ufficio Periferico di Messina prot. n. 16380 del 10/10/2023;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Gruppo Istruttorio ha esaminato le suddette osservazioni ritenendole **ininfluenti** sugli effetti del Parere CTS n. 552/2023 del 04/10/2023;

CONSIDERATO e VALUTATO che durante la Plenaria del 27/10/2023 la CTS ha riesaminato il suddetto Parere prendendo atto della ininfluenza delle osservazioni di cui sopra;

RITENUTO pertanto di poter confermare interamente e integralmente il Parere CTS n. 552/2023 del 04/10/2023;

VALUTATO conclusivamente che gli impatti ambientali relativi al progetto non sono significativi tenuto conto delle misure previste nello Studio Ambientale Preliminare, nella documentazione fornita e nelle Condizioni Ambientali riportate nella parte dispositiva del presente Parere;

CONSIDERATO tuttavia che, nella presente istruttoria, l'inserimento di "condizioni ambientali" è indispensabile e condizione necessaria per il rilascio del parere di non assoggettabilità a VIA;

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale,

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

E S P R I M E

Parere di non assoggettabilità a VIA al Progetto denominato "Accessibilità al porto di Sant'Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale "Via Porto di Sant'Agata di Militello" - AQ-ZES SICILIA ORIENTALE - LOTTO 3.

Resta comunque inteso che il Proponente dovrà ottemperare alle seguenti Condizioni Ambientali:

Condizione Ambientale	n. 1
Macrofase	Ante Operam - Corso Operam - Post Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali generali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà recepire e trasmettere tutte le integrazioni e indicazioni di cui alle Condizioni Ambientali del presente provvedimento, unitamente a tutte le prescrizioni e osservazioni tecniche delle altre Autorità competenti in materia ambientale, dando dimostrazione di avvenuta e puntuale ottemperanza nella procedura ex art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva - In fase di cantiere - In fase di esercizio
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana

Condizione Ambientale	n. 1
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 2
<i>Macrofase</i>	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà produrre:</p> <ol style="list-style-type: none"> una specifica planimetria d'insieme (in adeguata scala), nella quale vengono riportati tutti i sistemi di convogliamento e smaltimento delle acque meteoriche (esistenti e da realizzare), indicando le relative dimensioni e il recettore finale; il profilo longitudinale dell'asse stradale, in cui vengono indicati i volumi di scavo (trincea) e di riporto (rilevato), il profilo del terreno, le livellette, i raccordi longitudinali, le interferenze con la viabilità esistente, con la linea ferroviaria, ecc.; specifici elaborati costruttivi del sottopasso ferroviario (in planimetria e in sezione), in adeguata scala, con l'indicazione della linea ferrata esistente, delle quote, dell'altezza della falda, delle singole fasi costruttive, ecc.; un dettagliato rilievo fotografico di tutta l'area in cui dovrà essere realizzata l'arteria viaria in oggetto, con particolare attenzione per le zone in cui risultano presenti le maggiori interferenze, al fine di produrre uno specifico elaborato sull'intervisibilità dell'infrastruttura una volta realizzata; Le sezioni stradali dovranno prevedere tutti i particolari costruttivi e i materiali previsti avendo cura di indicare per esempio la provenienza e i quantitativi del materiale vegetale. stante che l'intervento comporta altezze di scavo che in alcuni tratti superano gli 11 metri, in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà procedere a redigere adeguati studi per la valutazione del rischio inerente la presenza di ordigni bellici inesplosi ai sensi dell'art. 28 comma 1, 91 comma 2-bis e 100 comma 1 del D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 3
<i>Macrofase</i>	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - Suolo e Sottosuolo
Oggetto della prescrizione	Il Proponente in fase di progettazione esecutiva dovrà redigere a scala adeguata sezioni geologiche/litologiche/litotecniche sia allo stato

Condizione Ambientale	n. 3
	attuale che di progetto in prossimità dei sondaggi realizzati e nei punti di interferenza come per esempio il sottopasso ferroviario.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 4
<i>Macrofase</i>	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - Suolo e Paesaggio
Oggetto della prescrizione	<p>In relazione al fatto che la realizzazione dell'opera in oggetto comporta una trasformazione del territorio (suolo), nonché modifiche alle condizioni naturali del regime idrologico e aumenti delle portate recapitate ai corpi idrici naturali o artificiali, il Proponente in fase di Progettazione esecutiva dovrà ampliare/integrare, ove possibile, l'applicazione del Principio dell'invarianza idraulica e idrogeologica di cui D.D.G. del 23/06/2021 n. 102 e s.m.i., acquisendo, qualora previsto, apposito parere di competenza da parte dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia.</p> <p>Inoltre al fine diminuire il potere erosivo delle acque meteoriche e garantire il quanto più possibile un'adeguata invarianza idraulica e idrogeologica, in tutte le scarpate dei rilevati e delle trincee del nuovo corpo stradale dovranno essere previsti in fase di progettazione esecutiva, laddove possibile, adeguati interventi di ingegneria naturalistica, finalizzati altresì a garantire la compatibilità percettiva con il paesaggio limitrofo ed orientati a non comprometterne la relativa percezione visuale.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 5
<i>Macrofase</i>	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - Suolo e Vegetazione
Oggetto della prescrizione	<p>In fase di progettazione esecutiva dovranno essere presentati adeguati elaborati tecnici relativamente agli interventi di ingegneria naturalistica per le scarpate dei rilevati e delle trincee utilizzando specie coerenti con il contesto pedoclimatico e naturalistico dell'area.</p> <p>Il progetto dovrà essere corredato da relazioni, planimetria, sezioni e da un idoneo Piano di manutenzione che dovrà prevedere il</p>

Condizione Ambientale	n. 5
	mantenimento delle opere per almeno 10 anni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 6
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Suolo
Oggetto della prescrizione	Le misure previste, dal Proponente, atte a “contenere” gli sversamenti accidentali, dovranno essere contenute in un Piano che dovrà essere trasmesso all’ARPA per l’approvazione. Il Piano dovrà, inoltre, indicare su adeguata cartografia, l’esatta ubicazione del “luogo impermeabile” e essere corredato da particolari, se di nuova realizzazione.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Enti coinvolti	

Condizione Ambientale	n. 7
Macrofase	<i>Ante Operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva/prima dell’inizio delle attività
Ambito di applicazione	Mitigazioni /Cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Prima dell’inizio dei lavori dovrà essere redatto/aggiornato un <i>Piano di Cantierizzazione</i> con la dislocazione planimetrica delle aree interessate dal cantiere, che preveda tra l’altro le misure di mitigazione da applicare in tale fase, ed in particolare: a. in corrispondenza delle fasi di scavo e/o movimentazione terre prevedere tutti gli accorgimenti tecnici, contenuti nel paragrafo Mitigazione del presente Parere, atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri e rumori; b. Dovrà essere prodotto cronoprogramma dettagliato delle fasi di impianto (di cantiere, di esercizio e di dismissione) e un quadro economico
Termine Avvio Verifica di Ottemperanza	Progettazione esecutiva/prima dell’inizio delle attività
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 8
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	In considerazione che l'opera da realizzarsi prevede una notevole quantità di produzione di TRS, il Proponente nella redazione della progettazione esecutiva dovrà redigere specifico Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR n. 120/2017 e ss.mm.ii., dando prova di avvenuta trasmissione all'ARPA per la relativa approvazione.
Termine Avvio Verifica di Ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva/Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 9
Macrofase	<i>Ante Operam e Post Operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva - in fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio Sottopasso
Oggetto della prescrizione	Il Proponente, in relazione al fatto che il sottopasso ferroviario diventerà un nodo idraulico ai fini di protezione civile, dovrà produrre adeguato studio/relazione per prevenire fenomeni di allagamento del sottopasso ferroviario, anche attraverso la realizzazione di sistema di elettropompe per l'allontanamento delle acque e di un sistema automatico di rivelazione dell'allagamento che possa tempestivamente inibire il traffico veicolare, tramite apposita segnaletica audio-luminosa e prevedere la manutenzione.
Termine Avvio Verifica di Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva, Fase di esercizio
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana/ Comune di Sant'Agata di Militello
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 10
Macrofase	<i>Ante Operam- Corso Opera –Post Operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva – in fase di cantiere – in fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio Ambientale: ambiente idrico, Rumore e Polveri
Oggetto della prescrizione	Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) presentato dovrà essere integrato della componente Acqua per verificare le oscillazioni del livello freatico e l'interazione con le strutture.

	Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), dovrà essere predisposto e attuato in accordo con ARPA Sicilia e dovrà definire durata, modalità delle attività di monitoraggio per ciascuna componente e la frequenza di restituzione dei dati, in modo da consentire ad ARPA, qualora necessario, di indicare, in tempo utile, ulteriori misure di mitigazione da adottare.
Termine Avvio Verifica di Ottemperanza	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA Sicilia
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n. 11
Macrofase	Post operam
Fase	Prima dell'entrata in esercizio
Ambito di applicazione	Ripristino aree
Oggetto della prescrizione	Al termine dei lavori, il Proponente dovrà provvedere al ripristino morfologico di tutte le aree soggette a movimento di terra, ripristino della viabilità pubblica e privata, utilizzata ed eventualmente danneggiata in seguito alle lavorazioni. Prima della messa in esercizio dovrà essere trasmessa adeguata documentazione fotografica di quanto realizzato, con allegata planimetria con i punti di ripresa e attestazione da parte del direttore dei lavori dell'avvenuta ottemperanza a tutto quanto prescritto nel presente parere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Ente coinvolto	

Condizione Ambientale	n.12
Macrofase	<i>Post operam</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Piano della viabilità
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà predisporre di concerto con gli Enti gestori delle infrastrutture stradali interessate (ANAS, Città Metropolitana di Messina, Comune di Sant'Agata di Militello, ecc.), un adeguato piano della viabilità, al fine di regolamentare il flusso dei mezzi in ingresso ed in uscita del cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Enti coinvolti	Enti gestori delle infrastrutture viarie