



Ministero

*per i beni e le attività culturali
e per il turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
Servizio V

Al **Gabinetto del Ministro – SEDE**
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Al **Ministero dell’Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**
**Direzione generale per la crescita
Sostenibile e la qualità dello sviluppo
ex Divisione II –
Sistemi di valutazione ambientale**
cress@pec.minambiente.it

e p.c.

Alla **Presidenza della Regione Siciliana**
segreteria@gabinetto@regione.sicilia.it

Al **Dipartimento dei beni culturali e
dell’identità siciliana**
dipartimento.beni.culturali@certmail.regione.sicilia.it

Alla **Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania**
sopriact@certmail.regione.sicilia.it

Alla **Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina**
soprime@certmail.regione.sicilia.it

Alla **Soprintendenza del mare**
sopmare@regione.sicilia.it

Alla **Soprintendenza BB.CC.AA. di Siracusa**
soprirs@certmail.regione.sicilia.it

Alla **RFI – Rete Ferroviaria Italiana**
rfi-din-dpi.s.pnc@pec.rfi.it

Alla **italferr S.p.A.**
italferr.ambiente@legalmail.it

Class: 34.43.01/22/2019

Oggetto: [ID_VIP 4207] Itinerario Messina Palermo: tratta Giampilieri-Fiumefreddo, Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo, Legge n. 164/2014 "Progetti Sblocca Italia". Procedura di valutazione di impatto ambiente ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 relativa al progetto definitivo.

Parere tecnico-istruttorio

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante “Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137”, pubblicato nel S.O. n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152, recante “*Norme in materia ambientale*”;

VISTO il DPCM n. 171 del 29 agosto 2014 recante “Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo”;

VISTO l’art. 4, commi 3, del D.M. 27 novembre 2014, concernente “Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo”, registrato dalla Corte dei Conti il 19/12/2014 al foglio 5624;

VISTO il Decreto del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante “Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell’art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208” registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l’11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016;

VISTA la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo, avente ad oggetto “Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell’art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208” – Entrata in vigore – Fase transitoria e continuità amministrativa;

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante *Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità*. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l’altro l’ex *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo* ha assunto la nuova denominazione di “Ministero per i beni e le attività culturali”;

VISTO il Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance" (pubblicato in G.U. Serie Generale n.184 del 07-08-2019);

VISTO l’articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante “Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell’Autorità per le garanzie nelle comunicazioni”



(pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione “Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo” sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione “Ministero per i beni e le attività culturali”, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il D.P.C.M. n. 169 del 2 dicembre 2019, recante “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance”, pubblicato nella G.U., ser. gen., n. 16 del 21 gennaio 2020;

VISTO il DM del MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante “Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo”;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2019, registrato alla Corte dei Conti al numero 1-2971 del 30 agosto 2019, con il quale è stato conferito all'arch. Federica GALLONI l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del Decreto legislativo, n. 165/2001 e successive modificazioni;

CONSIDERATO che il progetto preliminare del “Raddoppio linea ferroviaria Messina-Catania: tratta Giampileri-Fiumefreddo” è stato oggetto di valutazione di compatibilità ambientale, a seguito della quale è stato espresso, con nota del 5 maggio 2005, prot. n. 0708407/4797/2005, da parte dell'allora Ministero per i beni e le attività culturali - Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, parere favorevole con prescrizioni;

CONSIDERATO che il suddetto progetto preliminare è stato oggetto della Delibera CIPE n.62 del 27/05/2005;

CONSIDERATO che con istanza inviata con prot.n. 271 del 31/07/2018, pervenuta agli atti della Direzione scrivente il 10/08/2018 la Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana ha avanzato richiesta di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto in argomento ai sensi del D. Lgs 152/2006;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 19459 del 29/08/2018 la Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha comunicato la procedibilità della suddetta istanza;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 22480 del 27/08/2018 la Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio ha richiesto alle competenti Soprintendenze e al Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana della Regione Siciliana le valutazioni relative al progetto suddetto, nell'ottica della proficua e leale collaborazione tra Stato e Regione;



VISTA la nota prot. n. 5929 del 12/10/2018, con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina chiedeva un differimento del termine per la consegna del proprio parere in ragione della complessità del progetto;

VISTA la nota prot. n. 6732 del 13/11/2018, con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina chiedeva la produzione di documentazione integrativa;

CONSIDERATI gli elementi emersi nel corso della riunione e dei sopralluoghi effettuati nei giorni 27 e 28 novembre 2019 con la società proponente, il rappresentante della CTVA e, per il territorio della provincia di Catania, con il dirigente per i beni paesaggistici e la funzionaria archeologa della Soprintendenza di Catania;

CONSIDERATA la nota prot. n. 19158 del 13/11/2018 con cui la Soprintendenza Beni culturali e ambientali di Catania ha comunicato: *“L'intervento progettuale ricade in area vincolata ai sensi dell'art. 134 lett. b) e c) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.: I. Art. 134 lett. b) del D. Lgs. 42/2004*

• *Fascia di rispetto dei corsi d'acqua iscritti nell'elenco delle acque pubbliche approvato con R. D. n. 1775 del 11/12/1933 (F. Alcantara, T. San Giorgio, T. Zambataro, T. Minissale, T. delle Forche - art. 142 lett. c del D. Lgs 42/2004);*

• *Boschi (art. 142 lett. g del D. Lgs 42/2004);*

• *Parco Fluviale dell'Alcantara (art. 142 lett. f del D. Lgs 42/2004).*

2. Art. 134 lett. c) del D. Lgs. 42/2004

• *Area delle colline e dei frutteti di Piedimonte Etneo;*

• *Area del retroterra costiero dalla Timpa di Acireale a Calatabiano.*

Le suddette aree sono state sottoposte a specifiche misure di salvaguardia con il Piano Paesaggistico della provincia di Catania per il quale l'Assessore dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, con Decreto n. 31 del 03/10/2018, ha disposto l'adozione.

Il progetto di raddoppio del tracciato ferroviario in oggetto attraversa aree caratterizzate da livelli di tutela 2 (contesti 12g, 5h e 5g) e 3 (contesto 5m). In particolare per quest'ultimo contesto, che corrisponde all'area del Fiume Alcantara, valgono le seguenti prescrizioni che non consentono la realizzazione di infrastrutture e reti ad eccezione delle opere interrato.

5m. Paesaggio delle aree naturali del Parco dell'Alcantara, aree di interesse archeologico comprese (Comprendente il Parco naturale della Valle dell'Alcantara, i corsi d'acqua Alcantara e Sorbera e le aree di interesse archeologico di C.da Imbischi - C.da Acquafredda, C.da Imperio Ricca, C.da Marca, Castello Medievale di Calatabiano, Cuba S. Domenica)

Livello di Tutela 3

Obiettivi specifici. Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

- salvaguardia dei valori ambientali e percettivi del paesaggio, delle singolarità geomorfologiche e biologiche, dei torrenti e dei valloni;

- salvaguardia e recupero ambientale dei corsi d'acqua e rinaturalizzazione delle sponde con l'uso di tecniche dell'ingegneria naturalistica;



- recupero e valorizzazione del patrimonio storico-culturale e degli antichi percorsi, finalizzati alla individuazione di itinerari naturalistici ed escursionistici, mediante la rifunzionalizzazione del patrimonio architettonico esistente;

- mantenimento della vegetazione naturale presente o prossima alle aree coltivate o boscate (siepi, filari, fasce ed elementi isolati arborei o arbustivi, elementi geologici, come rocce e pareti rocciose, e morfologici, come scarpate e fossi), in grado di costituire habitat di interesse ai fini della biodiversità;

- rimozione dei detrattori ambientali lungo l'alveo, con il recupero ambientale e la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua interessati dalla presenza di opere idrauliche non compatibili con i caratteri paesistici e ambientali originari.

Ad eccezione delle opere necessarie all'Ente gestore per la migliore gestione dell'Area protetta ai sensi del L.R. 6.05.1981, n.98 e per le proprie attività istituzionali, nonché di quelle previste da decreti istitutivi, regolamenti e Piani Territoriali di Coordinamento vigenti, in queste aree non è consentito:

- attuare le disposizioni di cui all'art. 22 L.R. 71/78 e le varianti agli strumenti urbanistici comunali ivi compresa la realizzazione di insediamenti produttivi previste dagli artt.35 l.r. 30/97, 89 l.r. 06/01 e s.m.i., 25 Is. 22/96 e s.m.i. e art. 8 D.P.R. 160/2010;

- realizzare nuove costruzioni e aprire nuove strade e piste, ad eccezione di quelle necessarie all'organo istituzionale competente per la migliore gestione dei complessi boscati e per le proprie attività istituzionali;

- realizzare infrastrutture e reti ad eccezione delle opere interrato;

- realizzare tralicci, antenne per telecomunicazioni ad esclusione di quelle a servizio delle aziende, impianti per la produzione di energia anche da fonti rinnovabili escluso quelli destinati all'autoconsumo e/o allo scambio sul posto architettonicamente integrati negli edifici esistenti; - realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti e di materiale di qualsiasi genere;

- realizzare serre;

- effettuare movimenti di terra che trasformino i caratteri morfologici e paesistici;

- realizzare cave;

- effettuare trivellazioni e asportare rocce, minerali, fossili e reperti di qualsiasi natura, salvo per motivi di ricerca scientifica a favore di soggetti espressamente autorizzati;

- attuare interventi che modifichino il regime, il corso o la composizione delle acque, fatte salve le esigenze di attività agricole esistenti.

Tutto ciò premesso, questa Sovrintendenza ritiene che esistano delle criticità riguardo l'intervento progettuale in oggetto per ciò che riguarda il viadotto previsto sull'alveo del Fiume Alcantara.";

VISTA la nota prot. n. 7172 del 28/11/2018, consegnata nell'ambito della Conferenza di Servizi tenutasi il 29/11/2018 sul progetto in argomento, con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina comunicava osservazioni e rilievi in merito all'opera:

«AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA

Il tratto di opera da Giampileri all'asse sinistro del fiume Alcantara, è sottoposto all'applicazione del Piano Paesaggistico Territoriale. Ambito 9, approvato con D.A. n.6682 del 29/12/2016 (già citato).



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Il P.T.P. Ambito 9 è disciplinato dalle Norme di Attuazione che trovano riscontro nella cartografia di Piano e che mappano il territorio in 13 Paesaggi Locali, suddivisi in ulteriori contesti identificati con lettere alfabetiche associate al numero del paesaggio di riferimento, ai quali è attribuito uno specifico livello di tutela (da 1 a 3). Le norme puntuali dei Paesaggi Locali contengono prescrizioni particolari che si aggiungono a quelle generali contenute nel Titolo II denominate Norme per componenti, e norme particolari incluse nel Titolo V riguardanti Interventi di rilevante trasformazione del paesaggio, riportate negli artt. 39, 40 e 41.

C) ASPETTI ISTRUTTORI

Il progetto in argomento prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, totalmente in variante alla linea attualmente in esercizio, per uno sviluppo di circa 42 Km, compresa tra le stazioni di Giampileri (ME) e Fiumefreddo (CT).

Il progetto è suddiviso in due lotti funzionali dei quali il primo (Fiumefreddo-Taormina) ricade parzialmente in provincia di Messina mentre il secondo (Taormina-Giampileri) ricade totalmente nel predetto territorio provinciale.

Lo sviluppo della linea, sia in galleria sia all'aperto, attraversa il territorio dei Comuni di Messina. Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme. Nizza di Sicilia, Roccalumera, Pagliara. Furci Siculo. S.Teresa di Riva. Savoca, S. Alessio Siculo, Forza D'Agrò, Letojanni, Gallodoro, Taormina. Castelmola.

I territori di detti Comuni sono contenuti all'interno dei Paesaggi Locali nn. 1, 2, 3, 4 del richiamato Piano Paesaggistico.

L'intervento in oggetto è disciplinato dalle Norme di Attuazione del P.T.P. Ambito 9, con riferimento al Titolo II: al Titolo III, artt. 21, 22, 23, 24 al Titolo V, art.39.

Per le principali opere all'aperto, in tutto o in parte, si riassumono di seguito le relative ricadenze rispetto al Piano d'Ambito:

Lotto 1

- viadotto Alcantara: Paesaggio Locale 4, contesto 41, tutela 3;
- fermata Alcantara: Paesaggio Locale 4, contesto 4g, tutela 2;
- stazione di Taormina: Paesaggio Locale 4, contesti e tutele: uscita Mare: 4g, tut. 2; uscita Madonnina- 4p, tut. 3; uscita Lumbi: 4b, tut. 1;

Lotto 2:

- stazione di Letojanni: Paesaggio Locale 4, contesto 4q Recupero;
- viadotto di Letojanni: Paesaggio Locale 4, contesti: 4a, tut. 1; 4p, tut. 2;
- viadotto Fondaco Parrino: Paesaggio Locale 4, contesto 4a, tutela 1;
- stazione di S. Alessio: Paesaggio Locale 3, contesto non vincolato;
- viadotto Agrò: Paesaggio Locale 3, contesto 3a, tutela 1;
- fermata Nizza-Ali: Paesaggio Locale 2, contesto non vincolato;
- viadotto Fiumedinisi: Paesaggio Locale 2, contesto 2a, tutela 1;
- viadotto Satano: Paesaggio Locale 2, contesto non vincolato;
- viadotto Ali: Paesaggio Locale 2, contesto 2a, tutela 1;
- fermata e viadotto Itala-Scaletta: Paesaggio Locale 2, contesto 21 recupero;
- impianti tecnologici stazione Giampileri: Paesaggio Locale 1, contesto 1 b, tutela 1.

- DOCUMENTAZIONE PAESAGGISTICA



Ai fini della valutazione degli impatti e delle componenti paesaggistiche la documentazione di progetto include gli allegati numerati da 3280 a 3294, ovvero:

3280 Relazione descrittiva

3281 Carta della programmazione territoriale paesistica - Ambito 9 Area della catena settentrionale Tav. 1 di 3

3282 Carta della programmazione territoriale paesistica - Ambito 9 Area della catena settentrionale Tav. 2 di 3

3283 Carta della programmazione territoriale paesistica - Ambito 9 Area della catena settentrionale Tav. 3 di 3

3284 Carta dei vincoli paesaggistici - Tav. 1 di 4

3285 Carta dei vincoli paesaggistici - Tav. 2 di 4

3286 Carta dei vincoli paesaggistici - Tav. 3 di 4

3287 Carta dei vincoli paesaggistici - Tav. 4 di 4

3288 Carta della morfologia del paesaggio

3289 Carta delle unità di paesaggio

3290 Carta dei caratteri del paesaggio e della visualità - Tav.1 di 4

3291 Carta dei caratteri del paesaggio e della visualità - Tav.2 di 4

3292 Carta dei caratteri del paesaggio e della visualità - Tav.3 di 4

3293 Carta dei caratteri del paesaggio e della visualità - Tav.4 di 4

3294 Dossier fotografico e fotoinserti

Con riferimento alla documentazione sopra elencata si osserva quanto segue:

- 3280 - Relazione descrittiva. A pag.6 della relazione si legge 'Le informazioni sulle caratteristiche del territorio contenute nel presente documento derivano (. . .) dall'esame dei seguenti strumenti di pianificazione e programmazione territoriale: Piano Territoriale Paesaggistico della Regione Sicilia. Al riguardo si è già avuto modo di precisare che il territorio della provincia di Messina sul quale si sviluppa il tracciato ferroviario da Giampileri all'asse sinistro del fiume Alcantara è governato dal Piano Territoriale Paesaggistico Ambito 9 approvato con DA Beni Culturali e IS n. 6682 del 29/12/2016 (pubblicato sul s.o. n. 2 alla gazzetta ufficiale della regione siciliana. n. 13 del 31/03/2017). Conseguentemente l'autorizzazione ex art.146 del D.Lgs.42/2004. Codice dei beni culturali e del paesaggio, così come applicato sul territorio della Regione siciliana, è espressa con valutazione di tutte le componenti incluse nel predetto PTP. Al paragrafo 22.2 della relazione si dà contezza del vigente PTP Ambito 9, con dettaglio dei contenuti normativi. Ciononostante il prosieguo della relazione fornisce una serie di letture contrastanti che derivano da dati ed espressioni contenute nel PTPR, che non dispiega più effetti sul territorio in argomento, e dal richiamo al PTP Ambito 9 ma con riferimento alle cartografie di analisi e di individuazione dei paesaggi locali della versione adottata con DA n.6790. del 04/12/2009 la quale non è più vigente dal 31/03/2017, data di approvazione del PTP con DA n.6682/2016. Il confronto tra dati progettuali e un quadro normativo paesaggistico non più vigente non permette un corretto approccio istruttorio e oggettivo riscontro tra previsioni progettuali e componenti paesaggistiche.

- 3281-3282-3283- Carte della programmazione territoriale paesaggistica. Come riportato nel paragrafo che precede, viene fornita una documentazione che appartiene ad una versione del PTP Ambito 9 che non è vigente dalla data di pubblicazione del DA 6682/2016 (31/03/2017).



- 3284-3285-3286-3287- Carte dei vincoli paesaggistici. Derivano da elaborazioni sviluppate dal progettista che non trovano riscontro con il PTP Ambito 9 poiché si limitano a riportare dati non sufficienti a comprendere l'esatto portato vincolistico presente sul territorio il quale, di contro, risulta mappato e normato per effetto del citato PTP vigente.

- 3294- Dossier fotografico e fotoinserti. I 33 quadri in cui viene suddivisa la lettura degli ambiti paesaggistici interessati dall'attività progettuale e dalla prevista realizzazione della nuova linea ferroviaria sono ampiamente insufficienti a rappresentare i contesti interessati dall'insieme delle attività previste. Il dossier si limita a mostrare, peraltro in modo non accettabile per qualità e quantità delle elaborazioni, i panorami di tratti litoranei, di ambiti fluviali minori, di attraversamenti di abitati e a rappresentare opere di attraversamento dei bacini fluviali e alcune dismissioni di linea in aperta campagna. A puro titolo di esempio si fa riferimento: all'assenza della seppur minima rappresentazione degli interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, con particolare riferimento alla stazione di Taormina ed al complesso delle trasformazioni: alla realizzazione di abbancamenti, temporanei e di stoccaggio, di materiali provenienti da scavi: alla previsione di rilevanti trasformazioni del paesaggio derivanti dalle ipotesi di riconfigurazione di aree di cava. Altri riferimenti puntuali riguardanti la qualità di talune componenti progettuali sono riportate in paragrafi successivi.

- TEMATICHE RELATIVE ALL'INTERVENTO

Di seguito sono trattate alcune tematiche emerse in fase di esame del progetto:

1- Ponti e viadotti

Il viadotto V102 scavalca il Fiume Alcantara con un ponte ad arco in struttura metallica, di interasse di mt. 120, poggiante su pile in c.a. Il tratto ferroviario in questione rientra nel contesto 41 Paesaggio delle aree naturali protette del Paesaggio Locale 4, sottoposto a livello di tutela 3, del quale si riportano di seguito un estratto delle relative normative:

"Obiettivi specifici. Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

- rimozione dei detrattori ambientali lungo l'alveo del fiume Alcantara e dei suoi affluenti, con il recupero ambientale e la rinaturalizzazione del corso d'acqua se interessato dalla presenza di opere idrati//che non compatibili con i caratteri paesistici e ambientali originari:

- tutela e conservazione degli elementi geomorfologici, de/le emergenze idrologiche e biologiche, del patrimonio vegetale (formazioni arboree ed arbustive, di macchia mediterranea e vegetazione erbacea tipica dell'ambiente fluviale riparia/e) presente lungo l'alveo del Fiume Alcantara:

omissis

In queste aree non è consentito:

- attuare le disposizioni di cui all'art. 22 L.R. 71178 e le varianti agli strumenti urbanistici comunali ivi compresa la realizzazione di insediamenti produttivi previste dagli artt.35 l.r. 30197. 89 l.r. 06101 e s.m.i. e 25 l. r- 22/96 e s.m,i:

omissis

- realizzare opere di regimentazione delle acque (sponde, stramazzi, traverse, ecc.) in calcestruzzo armato o altre tecnologie non riconducibili a tecniche di ingegneria naturalistica:



- realizzare nuove costruzioni ed interventi di trasformazione urbanistica nonché l'apertura di strade e piste, ed eccezione di quelle opere necessarie all'organo istituzionale competente per le proprie attività istituzionali o per la gestione del

Parco Fluviale dell'Alcantara

- realizzare impianti tecnologici, infrastrutture e reti aeree:

omissis...

Dalla lettura delle varie cartografie, si evince che il pilone in ca. che regge il ponte da arco e sito sulla sponda sinistra del Fiume Alcantara, ricade entro il sopra richiamato contesto sottoposto a tutela 3, pertanto la sua realizzazione contrasta con la normativa sopra richiamata.

2- stazioni e fermate

La prevista fermata Alcantara ricade in tutela 2, contesto 4g del Paesaggio Locale 4. L'area relativa, il tracciato, con tutte le opere accessorie che consentono il trasbordo dei passeggeri da e verso i treni, è impostata a quota rialzata rispetto al piano naturale di campagna.

La nuova configurazione morfologica del suolo, da come si legge nella relazione paesaggistica, comporta la realizzazione di un sistema di spalti verdi che raccordano l'infrastruttura ferroviaria e stradale con il profilo naturale del terreno. Tuttavia tale soluzione non risulta rappresentata adeguatamente per mancanza di elaborati grafici che evidenzino i profili progettuali e naturali dei terreni interessati.

3- manufatti destinati alla demolizione

Il nuovo tracciato fuori terra, che attraversa diversi contesti dei Paesaggi Locali sopra citati, prevede la demolizione di numerosi edifici e manufatti di vario genere, dei quali non risulta un'adeguata rappresentazione grafica e fotografica; pertanto non si è in condizioni di effettuare alcuna valutazione in merito alla verifica dell'interesse culturale eventualmente da essi rivestito, ai sensi dell'art. 12 del sopra richiamato D.Lgs. 42/2004.

A tale proposito, si porta a conoscenza che quest'Ufficio, con nota prot. n. 0006732 del 13/11/2018, ha già avanzato richiesta di integrazione dei sopra citati atti progettuali mancanti al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata dallo stesso.

4- aree archeologiche

In merito alla competenza archeologica l'Ufficio ha già espresso parere favorevole con nota prot. n. 0003371 del 11/06/2018, avendo espletato la procedura relativa alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

5- smaltimento materiali di scavo

Dalla documentazione progettuale si rileva la redazione di un piano di utilizzo dei materiali di scavo nell'ambito del progetto ambientale della cantierizzazione.

Nel suddetto piano è stato incluso lo studio delle modalità di gestione dei materiali di risulta, che prevede:

- il riutilizzo di parte dei materiali da scavo all'interno delle aree di cantiere, previa collocazione temporanea presso i siti di deposito

- trasporto di materiali da scavo in esubero presso siti estrattivi dismessi da recuperare o in siti di ripascimento dei litorali.



Tuttavia non è stato riscontrato alcun documento che illustri le modalità relative ai materiali da ricollocare presso i siti individuati, che coincidono con alcune cave dislocate nella provincia. né risulta graficizzata la trasformazione paesaggistica finale che questo tipo di intervento comporta nei confronti degli stessi siti.

6- ripascimento aree demaniali

Lungo l'arenile marittimo di S. Alessio si prevede la realizzazione di cinque pennelli in doppio strato di massi naturali di terza categoria, dalla spiaggia fino alla scogliera sommersa esistente; il ripascimento della spiaggia è previsto con deposito di materiale proveniente dallo scavo delle gallerie (mc. 630.000) con avanzamento di circa mt. 15 della linea di riva.

A tale proposito, si porta a conoscenza che quest'Ufficio, con provvedimento prot. n. 0002385 del 02/05/2018, ha già espresso il proprio assenso alla realizzazione di opere per la salvaguardia della costa e dell'abitato di S. Alessio Siculo, terzo lotto e secondo stralcio di completamento. in sede di Conferenza dei servizi del 03/05/2018 convocata dal Commissario di Governo contro il dissesto idrogeologico nella Regione Siciliana. Le aree interessate dal suddetto progetto approvato coincidono con quelle previste per il ripascimento sopra citato, all'interno del progetto del nuovo tracciato ferroviario.

7- aree di cantiere e opere provvisorie

Non sono state rilevate adeguate opere di compensazione da introdurre nella fase di lavorazione nelle aree di cantiere, né risulta documentato il necessario intervento di recupero delle medesime aree e della prevista viabilità di servizio, a chiusura dei lavori.

8- tracciato ferroviario esistente ed opere connesse

La linea ferroviaria storica è da considerarsi un detrattore paesaggistico che interferisce in modo continuo con le visuali costiere, da terra e da mare, per lunghi tratti aperti del versante jonico. Il vecchio tracciato, infatti, a differenza del nuovo che si muove prevalentemente in galleria, è stato realizzato prevalentemente in rilevato.

Nonostante le ricerche effettuate al fine di comprendere le risoluzioni proposte in relazione alla dismissione delle opere ad esso connesse e che costituiscono volume, non è stata rintracciata alcuna documentazione che illustri in modo adeguato il recupero, la destinazione e gli eventuali usi di tutti i corpi di fabbrica che fanno da compendio all'attuale tracciato ferroviario, né di come gli stessi siano trattati e/o abbandonati. Altresì, non si è individuato alcun documento relativo alla dismissione delle attuali gallerie.

9- interventi di mitigazione e compensazione ambientale

All'interno dello Studio di Impatto Ambientale (files 3295, 3319) ove sono illustrati gli interventi di inserimento paesistico-ambientale e di ripristino ambientale, nei paragrafi dedicati ai Riferimenti Normativi, ai Criteri di progettazione ed alla Scelta delle specie, non risultano essere stati oggetto di consultazione gli allegati al Piano d'Ambito 9 relativi alle analisi e lo studio degli aspetti botanici e dei biotopi tipici della provincia di Messina, con particolare riguardo a quelli pertinenti al versante jonico della dorsale Peloritana.

Altresì, non si accenna ad alcuna normativa regionale che disciplina la materia relativa alla tutela delle foreste, dei boschi e della vegetazione autoctona di particolare interesse botanico. quale, ad esempio, il D.P.R.S. 28 giugno 2000 (Criteri per l'individuazione delle formazioni rupestri, ripariali e della macchia mediterranea).



C) CONCLUSIONI

Alla luce delle sopra riportate valutazioni, si impartiscono le seguenti prescrizioni:

1) - **VIADOTTO-PONTE SULL'ALCANTARA** -Una considerazione a parte viene qui espressa per la porzione di progetto riguardante l'attraversamento dell'alveo del fiume Alcantara, a prescindere dal rapporto specifico con il livello di tutela espresso dal PTP Ambito 9, e la corrispondente porzione del PTP Ambito 13 riguardante la provincia Etnea, e delle ulteriori altre prescrizioni espresse dalle norme di attuazione generali e particolari del predetto piano, trattate in precedente parte del provvedimento. La considerazione riguarda in special modo il ponte (impalcato denominato ad arco) interposto tra le porzioni nord e sud del viadotto di attraversamento dell'Alcantara, illustrato nelle tavole 12, 13 e 14 dell'allegato 3294 (render e fotoinserti), e negli elaborati da 1786 a 1792. Si tratta di una struttura del tutto simile, ove non ripetitiva, dei ponti ad arco visibili sulle pagine web di Italferr (Ponte ad arco a via inferiore sul fiume Sieve, tratta Bologna-Firenze; Ponte ad arco a via inferiore sul Naviglio Grande, tratta Torino-Milano). Senza entrare nel merito degli aspetti riguardanti gli ambiti paesaggistici sopra indicati si ritiene tuttavia che l'area dell'alveo e della valle dell'Alcantara abbia caratteristiche di particolare importanza e tali da costituire un unicum di estremo valore paesaggistico. È sufficiente considerare che l'opera in progetto si relaziona con il cono dell'Etna, vulcano più importante del vecchio continente e luogo del mito (nella mitologia greca Etna è una dea, considerata figlia di Urano e Gea); con la dorsale collinare con al centro l'abitato di Taormina e sviluppo che va dal Capo a mare a Castelmola; con il complesso architettonico del castello arabo-normanno di Calatabiano. Inoltre ci troviamo in prossimità geografica delle Gole dell'Alcantara, formate da colate laviche che risalgono a circa 8.000 anni fa, a cui si aggiunge il Parco Botanico e Geologico, fondato oltre 50 anni fa ed esteso su circa 100 ettari, che ricade all'interno del Parco Regionale Fluviale dell'Alcantara (istituito nel 2011). Un contesto di particolare interesse storico-paesaggistico-ambientale che compone un quadro di riferimento con il quale deve confrontarsi il progetto architettonico e ingegneristico di attraversamento dell'alveo del fiume Alcantara. A parere della scrivente il nuovo manufatto deve essere caratterizzato da strutture e linee di tensione snelle e tali da sottolineare il rapporto con la verticalità e la forza espressiva del Vulcano, con aspetto estetico e formale ben diverso dal manufatto quasi standard che fa parte del progetto in esame e con sviluppo di campata più esteso al fine di ridurre il numero di pile che occupano trasversalmente l'alveo.

2) - **FERMATE LOTTO 1 E LOTTO 2** - I progetti individuali delle fermate che caratterizzano il tracciato del lotto 1 e del lotto 2, rappresentati negli allegati numerati da 2068 a 2091 (lotto 1) e da 2092 a 2109 (lotto 2) appaiono ancora insufficienti nella rappresentazione del rapporto tra opera e il contesto sicché non risulta possibile apprezzare con piena cognizione tra causa ed effetto le modifiche apportate al paesaggio a seguito della realizzazione delle opere. Tale apprezzamento non può conseguire dalla sola lettura delle sezioni tecniche orizzontali e verticali presenti nella documentazione allegata, risultando necessario che vengano rappresentati gli scenari generali dei contesti interessati dal progetto. Tale ultima considerazione deve essere declinata in ragione delle caratteristiche e dell'importanza generale del manufatto, risultando ben differente a seconda che l'intervento riguardi la fermata di Taormina piuttosto che quella di Nizza-Ali.

3) - *Va elaborata una renderizzazione di tutto il territorio interessato:*



4) - Pur apprezzando il fatto che il nuovo tracciato sia progettato in galleria, si ritiene necessario intervenire con il recupero dei valori paesaggistici deturpati dalla linea storica, come ad esempio i territori acclivi, i muraglioni che si sviluppano parallelamente e in prossimità della costa nonché gli ambiti urbani attraversati, che potenzialmente possono diventare luoghi alienanti dai centri abitati.

A tal fine è necessario approntare uno studio che tenga in considerazione i seguenti punti:

- elaborazione puntuale degli interventi con i quali si dovrà prevedere il recupero delle condizioni di naturalità, ivi incluse le opere d'arte che oggi costituiscono i tracciati in viadotto. Inoltre si reputa necessario conoscere le modalità con le quali si intende effettuare l'integrale bonifica dei terreni attraversati dalla linea storica.

- recupero e restituzione della qualità urbana della linea e degli immobili negli ambiti urbani, con particolare riferimento alle stazioni, per le quali potrà provvedersi il mantenimento laddove se ne garantisca l'uso pubblico diretto o indiretto.

- specifica della destinazione che viene riservata ai tratti in galleria, al fine di scongiurare usi impropri quali discariche incontrollate dovute a mancanza di vigilanza. In ogni caso, è da prendere in considerazione l'importanza di avere conoscenza nel tempo dello stato di conservazione delle gallerie, che abbandonate potrebbero non essere in condizioni di resistere agli sforzi per motivi oggi sconosciuti. È auspicabile che le stesse siano messe in sicurezza impedendone l'accesso con adeguate opere, la cui realizzazione dovrà essere oggetto di valutazione ai fini paesaggistici.

5) - Si ritiene necessario integrare il progetto con ulteriore documentazione relativa a tutti i manufatti esistenti lungo il nuovo tracciato e destinati alla demolizione, al fine di consentire a quest'ufficio l'avvio della procedura per la verifica dell'interesse culturale prevista dal D. Lgs. 42104.

La suddetta documentazione dovrà contenere:

- documentazione fotografica di ogni fabbricato (almeno da due punti di vista):

- dati catastali ed epoca di costruzione:

- natura giuridica (pubblica o privata):

- individuazione su apposita planimetria.

6) - La progettazione degli interventi di nuovo inserimento paesistico-ambientale, di ripristino ambientale e di riqualificazione paesaggistica delle aree in dismissione dovrà essere sottoposta a verifica in coerenza con i contenuti degli elaborati allegati al Piano d'Ambito 9 relativi alle analisi e lo studio degli aspetti botanici e dei biotopi presenti in provincia di Messina. Con particolare riguardo si dovrà tenere conto delle relazioni del Piano intitolate "Vegetazione. Biotopi. Zoocenosi", "Siti di particolare interesse botanico" e "Biotopi". al fine di salvaguardare quei siti con presenza di vegetazione di interesse particolare.

Inoltre, la scelta della vegetazione di nuovo impianto, da utilizzare per i sopra citati interventi, dovrà essere effettuata tenendo conto delle specie guida elencate nel D.P.R.S. 28 giugno 2000 (Criteri per l'individuazione delle formazioni rupestri, ripariali e de/la macchia mediterranea) con l'osservanza delle disposizioni ivi contenute, al fine di evitare l'introduzione di specie vegetali che si discostano da quelle riconosciute normativamente.



Analoga procedura dovrà essere seguita per tutti gli interventi che prevedono la sistemazione spondale di fiumare e torrenti.

7)- Per i motivi sopra esposti nel precedente paragrafo 8) il previsto intervento lungo l'arenile marittimo di S. Alessio, che prevede la realizzazione di cinque pennelli dalla spiaggia fino alla scogliera sommersa esistente nonché il ripascimento della spiaggia da effettuarsi con deposito di materiale proveniente dallo scavo delle gallerie, dovrà essere escluso dal progetto generale ferroviario proposto.

8) - In relazione al piano di utilizzo dei materiali di scavo inserito nell'ambito del progetto ambientale della cantierizzazione, si rileva che i relativi interventi che prevedono lo smaltimento dei materiali da scavo in esubero, dovranno essere oggetto di specifico procedimento da attuarsi tramite progettazione da sottoporre alla valutazione di impatto ambientale, in ossequio alle normative vigenti in materia.

9)- È necessario integrare il progetto con documentazione che preveda adeguati interventi di compensazione da introdurre nei cantieri operativi, di stoccaggio e di deposito temporaneo. Inoltre ulteriore documentazione dovrà illustrare in modo puntuale l'intervento di recupero e di rinaturalizzazione delle medesime aree nonché della viabilità di servizio dismessa a fine lavori. Da quanto sopra consegue che ai fini dell'emissione del parere di competenza di questo Ufficio è necessario:

- Chiarire l'ambito di applicazione della procedura di emanazione del parere paesaggistico che in base all'art.26 del D.Lgs42/2004. Codice dei beni culturali e del paesaggio, come applicato dall'art.147 della medesima norma, deve essere emesso nell'ambito della procedura di Via. con applicazione degli artt. da 23 a 27 del D.Lgs.152/2006:
- La documentazione che compone il progetto deve essere aggiornata, implementata e adeguata in base a quanto riportato nelle Conclusioni. dal n.1 a I n.9

Al fine di poter esprimere motivato assenso nel merito del progetto in esame e fermo restando la risoluzione della condizione riguardante la modalità di applicazione della norma paesaggistica, la scrivente ritiene che il progetto debba essere adeguato e implementato come sopra riportato.»;

VISTA la nota prot. n. 20243 del 28/11/2018 con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Catania evidenziava le carenze riscontrate nella documentazione, chiedendo conseguentemente la produzione di integrazioni;

CONSIDERATO che la Soprintendenza del Mare, coinvolta nella procedura in quanto competente per il ripascimento della spiaggia del Comune di S. Alessio compreso nel progetto, ha trasmesso con nota prot. n. 1207 del 17 dicembre 2018 il seguente parere: «In riferimento alla vostra nota inviata tramite posta certificata il 15.11.2018, riguardante l'oggetto, assunta al nostro prot. n. 2666 del 16.11.2018, relativa alla riunione e al sopralluogo del 27 e 28 Novembre con la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, che fa seguito alla vostra nota di pari oggetto, inviata tramite posta certificata il 27.8.2018 e assunta al nostro prot. n. 1957 del 28.8.2018, **VISTO** il Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" e s.m.i.;

VISTA la Legge Regionale n. 80 dell'8 agosto 1977 e s.m.i.;



CONSIDERATE le competenze esclusive di questa Soprintendenza del Mare in materia di tutela, gestione, valorizzazione dei beni culturali sommersi della Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 28 della Legge Regionale 29 dicembre 2003 n. 21;

VISTA l'istruttoria curata da questa Unità Operativa di Base III, a seguito della riunione del 27 Novembre 2018 e del sopralluogo del 28 Novembre nelle aree dei futuri cantieri, in particolare in quella di Sant'Alessio Siculo, l'unica di nostra competenza, poiché prevede lavori a mare;

EFFETTUATE le verifiche preliminari nel database dei beni culturali marini del Sistema Informativo Territoriale della Soprintendenza del Mare, da dove si evince la presenza nelle vicinanze della costa, ma ad una certa distanza dalle aree di intervento, di un relitto di epoca romana e, nelle immediate vicinanze di capo S. Alessio, di resti di un bombardiere leggero della seconda guerra mondiale

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE ai lavori in argomento, subordinati alle seguenti prescrizioni:

indagini preventive visive su tutta l'area di ripascimento della costa, effettuate da un archeologo subacqueo munito dei titoli professionali di cui alla normativa vigente e sotto la direzione di questa Soprintendenza, con oneri a carico della stazione appaltante (D.lgs 50/2016 art. 25 c. 12), al fine di appurare la presenza o meno di reperti di interesse culturale. La relazione archeologica dovrà essere presentata a questa Soprintendenza a firma del professionista. La stessa figura professionale è inoltre prevista durante i lavori qualora, per il posizionamento dei pennelli, si debba realizzare lo scanno di basamento. Il relativo escavo dovrà dunque essere eseguito sotto la sorveglianza archeologica di un archeologo.

Qualora in fase cantiere siano individuate evidenze culturali subacquee dovranno essere consentite tutte le verifiche di rito, le operazioni di documentazione, scavo ed eventuale recupero, con oneri a carico del committente ai sensi dell'art. 28 comma 4 del D. Lgs. 42/2004;

- eventuali variazioni apportate al progetto che interessino l'ambiente sottomarino dovranno essere preventivamente autorizzate da questa Soprintendenza.

Le presenti prescrizioni attengono alla tutela dei Beni Culturali sommersi, ai sensi dell'art. 21, comma 4 del D.lgs 22 gennaio 2004 n. 42 e in virtù delle L.R. 1 agosto 1977 n. 80 e 29 dicembre 2003 n. 21 art. 28.»;

VISTA la nota prot. n. 21589 del 19/12/2018 con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Catania invitava la Società proponente a riconsiderare il progetto di attraversamento della valle dell'Alcantara, con le seguenti motivazioni: «**VISTO il Progetto definitivo "Raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo" che compete alla Scrivente per la porzione denominata Lotto 1, inerente i territori dei comuni di Fiumefreddo e Calatabiano**

VISTA la risposta di quest'Ufficio alla VIA, prot. N 19158 del 13/11/18

La Scrivente, alla luce di una più oculata riflessione, espone un diverso atteggiamento rispetto a quanto espresso al punto 1) della richiesta d'integrazione inviata a Codesto Ente con nota N° 20243 del 28/11/18

Il tratto scoperto del nuovo tracciato ferroviario, nel territorio del comune di Calatabiano, si svolge al di sotto del Castello medievale, solcando la pianura alluvionale e l'alveo stesso del fiume Alcantara in posizione centrale rispetto all'intera visuale che dello stesso fiume si ha dal castello.



Quest'ultimo sorge in un sito frequentato fin dalla preistoria, come testimoniano ritrovamenti archeologici nell'area, essendo strategico per il controllo del territorio, poiché dai suoi spalti la vista può spaziare a partire dal litorale marino ad est fino al fiume a nord, il quale, essendo navigabile nelle passate epoche, era una via di penetrazione verso occidente.

Recentemente i lavori di restauro del Castello e l'istallazione di un mezzo di risalita della ripida collina, a cremagliera, ha facilitato di molto l'accesso al monumento consentendo il moltiplicarsi di visitatori ed estimatori del sito.

Il castello di Calatabiano è stato vincolato ai sensi dell'Art. 15 del DLgs 42/2004, nel 2014 con vincolo diretto sulle membrature architettoniche e con vincolo indiretto relativamente alle pendici orientali dell'altura su cui sorge. DDG n° 2378 del 03/09/2014

Attualmente, dopo l'opera di restauro complessivo del bene, il castello e i suoi visitatori, per i quali si preparano negli spazi predisposti, esposizioni, concerti, eventi e occasioni di socialità, costituiscono una risorsa economica per il comune di Calatabiano.

CONSIDERANDO che la scelta di attraversare con la ferrovia, all'aperto solo in questo tratto, quello che è un paesaggio originale, invulnerato e splendido nella sua naturalità, arrechi un danno materiale alle valenze paesaggistiche di questo tratto del territorio del comune di Calatabiano

CONSIDERANDO che l'attuale visuale della pianura alluvionale e del fiume Alcantara è stata la ragion d'essere del castello nel suo sito per 10 secoli almeno.

CONSIDERANDO che questa Soprintendenza ha l'alto compito di tutelare il paesaggio/bene culturale e porgerlo il più possibile sano al godimento delle generazioni a venire

La Scrivente, analizzati gli elaborati del progetto: Raddoppio ferroviario Giampileri Messina; lotto 1) "Fiumefreddo Calatabiano", invita a riconsiderare il progetto relativamente al viadotto ferroviario di 938,00 ml che valica la valle dell'Alcantara, valutando la possibilità di percorrere in galleria l'attraversamento suddetto, senza variarne la direzione;

Restano valide le istanze di chiarimento in relazione agli altri tre punti della nota di quest'Ufficio N° 20243 del 28/11/18.»;

CONSIDERATO che con nota prot. n. DVA-1653 del 24/01/2019, la allora Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha inoltrato alla Società proponente una richiesta di integrazioni sulla base delle richieste della CTVA (prot. CTVA-42 del 08/01/2019) e di questa Direzione generale (prot. n. 3306 dell'01/02/2018);

VISTA l'istanza della soc. RFI del 20/02/2019, con cui si richiedevano 15 giorni di proroga per la produzione dell'integrazione documentale richiesta;

CONSIDERATI i contenuti della documentazione integrativa, trasmessa con nota della società proponente RFI S.p.a. prot. RFI-DIN-DIS.CT/A0011/P/2019/0098 del 06/03/2019, nella quale veniva data risposta alle richieste avanzate dal MATTM e da questa amministrazione, seppure in alcuni casi parzialmente. In particolare con riferimento alla richiesta di: "un approfondimento comprendente soluzioni alternative di affinamento del disegno dei tratti in viadotto (spessori, dimensioni e distanze dei supporti, ecc...) e degli elementi accessori che influiscono sull'aspetto e sulle proporzioni complessive dei viadotti stessi (v. in particolare le barriere antirumore)", è stata



prodotta un'unica soluzione, in evoluzione e sostituzione a quella precedentemente elaborata, senza elaborazioni di dettaglio come da richiesta;

CONSIDERATO che con nota prot. n. DVA/0007472 del 25/03/2019 la DVA del MATTM ha comunicato, a seguito della trasmissione della documentazione integrativa richiesta, l'avvio di nuova consultazione pubblica;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 9092 del 27/03/2019 la Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio ha comunicato alle competenti Soprintendenze e al Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana della Regione Siciliana l'avvenuta trasmissione di documentazione integrativa da parte della società proponente, e richiesto eventuali nuove valutazioni relative al progetto suddetto;

VISTO il D.A. del 12/06/2019 n. 62/GAB della Regione Siciliana, Assessorato che integra così l'art. 11 delle norme di attuazione dei piani paesaggistici: "Su tutti i corsi d'acqua individuati dal Piano ai sensi dell'art. 142 lett. c) del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio sono fatti salvi, laddove non siano possibili soluzioni tecniche alternative, singoli casi di opere strategiche di pubblica utilità di livello almeno regionale – consistenti nella realizzazione di infrastrutture come reti per la distribuzione idrica o di energia, reti di comunicazione, reti di trasporto - da sottoporre, comunque, a specifica valutazione caso per caso previo parere dell'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio";

VISTA la nota prot. n. 4741 del 29/07/2019, con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina, ai sensi del sopra citato D.A. 12/06/2019, ha richiesto all'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio la valutazione del progetto in argomento;

CONSIDERATI i contenuti del verbale della Seduta plenaria dell'Osservatorio Regionale per la qualità del paesaggio del 17 settembre 2019, che, rispondendo alla sopra citata richiesta della Soprintendenza di Messina, ha fornito il seguente parere,

«Premesso che

- L'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio è stato investito della responsabilità di fornire indicazioni di metodo sull'inserimento paesaggistico dei manufatti e delle opere da realizzare nei tratti scoperti del tracciato ferroviario in progetto, compreso il viadotto sul Fiume Alcantara, relativamente al quale l'Osservatorio è stato specificamente sollecitato.

Tale responsabilità è in primo luogo relativa alla verifica dell'applicabilità alla presente fattispecie del D.A. 12/6/2019 n. 62/GAB.

- All'uopo occorre rilevare che, considerata l'importanza strategica dell'opera, è stata più volte ribadita dal Governo della Regione, in ultimo nella seduta dell'Osservatorio del 4/9/2019, nella quale l'Assessore regionale alle Infrastrutture ha dichiarato che le opere stesse "unitamente ad altre già programmate da RFI (come quella per il raddoppio della linea Palermo – Catania) farebbero assumere alla regione siciliana una posizione di primaria importanza in ambito infrastrutturale di livello nazionale".



- Ricorrono pertanto, anche in considerazione della specifica tipologia delle componenti del paesaggio attraversate, le condizioni di applicabilità del Decreto citato.

Preliminarmente occorre rilevare che – come risulta dagli atti sottoposti a questo Osservatorio – nel corso della Conferenza di Servizi decisoria del 28/11/2018, sono stati prodotti pareri, osservazioni e richieste di integrazioni al progetto da parte delle Soprintendenze ai Beni Culturali e Ambientali competenti per territorio; tali documenti si intendono quindi assunti nell'ambito del procedimento già avviato, nonché premessa alle considerazioni di cui a seguire; analoghe richieste di integrazioni al progetto sono state richieste da altri Enti di tutela, e segnatamente da parte dell'Ente Parco Fluviale dell'Alcantara. Da quanto sopra esposto risulta che il tracciato del progetto non ha subito nel corso dei lavori della Conferenza censure o osservazioni critiche tali da non rendere possibile la realizzazione delle opere sul percorso già individuato; pertanto si devono considerare ormai definitive le scelte in ordine all'area di sedime del tracciato e delle opere accessorie.

L'Osservatorio avvia quindi le valutazioni richieste a valle delle scelte già effettuate. Tuttavia, data la complessità dell'opera e il suo impatto rilevante sui paesaggi attraversati, ritiene di potere proporre agli Enti di tutela alcune considerazioni metodologiche aventi carattere generale, ma riguardanti l'intera opera, allo scopo di fornire alle soprintendenze competenti indicazioni utili per le scelte progettuali da effettuarsi nella definizione del progetto esecutivo.

PARCO DELL'ALCANTARA E SISTEMA DELLE FIUMARE.

Lo stato di fatto del territorio interessato dall'infrastruttura registra un forte squilibrio ambientale e quindi paesaggistico, causato dall'alterazione antropica del sistema delle fiumare. Infatti, numerosi interventi del precedente cinquantennio, al fine di difendere dalle piene i territori limitrofi, e di ridurre il rischio idrogeologico, hanno rettificato il corso degli alvei, ridotto e addirittura eliminato le aree di laminazione, cementificato le sponde, inserito briglie in cemento armato, con il risultato di modificare drasticamente il trasporto solido dei fiumi, aumentare la velocità di percorrenza dell'acqua soprattutto in piena, eliminare il processo di sedimentazione e in definitiva stravolgere il sistema idraulico, con le ben note conseguenze soprattutto sull'erosione della costa.

L'intervento in oggetto è quindi importante perché può contribuire a ripristinare le condizioni di naturalità delle fiumare interessate dall'attraversamento, decementificando gli alvei e le sponde, rimeandizzando il corso d'acqua con le opere e le tecniche di ingegneria naturalistica, che ormai sono acclarate quali le migliori per intervenire nei sistemi idraulici e, soprattutto, a creare aree di laminazione basilari in un corso d'acqua quali le fiumare, con portate improvvise e lunghissimi periodi di magra se non di secca.

Peraltro, poiché parte del tracciato è inserito nel Parco dell'Alcantara, il cui valore naturalistico e culturale condiziona anche aree esterne anche dal punto vista della scelta dei materiali da impiegare, le interferenze del tracciato, soprattutto negli attraversamenti, devono esser coerenti con i principi del Piano di gestione del Parco e del Contratto di Fiume dell'Alcantara.

Alla luce di quanto sopradetto, si ritiene, quindi, che il ripristino delle condizioni di naturalità dei fiumi e torrenti attraversati con la riqualificazione ambientale e paesaggistica costituisca, per la valenza compensatoria degli effetti dell'impatto infrastrutturale, la scelta prioritaria per le opere di compensazione che devono essere effettuate ai sensi del D.Lgs 152/2006. E' acclarato che da un



punto di vista idraulico, le opere dovranno essere coerenti con i principi e i dettami del Piano Generale Rischio Alluvioni (PGRA Sicilia).

MATERIALI PROVENIENTI DAGLI SCAVI E DALLE GALLERIE

La gestione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie costituisce un elemento di debolezza del progetto, in quanto non può risolversi nel semplice riempimento delle cave dismesse, con o senza il coinvolgimento diretto del proprietario della cava, cui rimane peraltro affidata dalla L.R. 127/80 la responsabilità della rinaturalizzazione della cava. Premesso che non tutte le cave sono morfologicamente uguali, e che verosimilmente il fronte di cava molto spesso è in forte pendenza - per cui non si può pensare di “colmare” un semplice “buco” con i materiali provenienti dallo scavo - appare evidente che è necessaria una misura di accompagnamento per i progetti di riqualificazione paesaggistica caso per caso e specifica per ogni luogo. In ogni caso, i titolari delle cave – nell'utilizzare i materiali conferiti da Italferr - dovranno sottoporre le aree a progetti di recupero paesaggistico-ambientale che applichino principi di ingegneria naturalistica e di “economia circolare”, con utilizzo esclusivo di materiale vegetale autoctono certificato come locale.

Occorre, poi, affinché le opere compensative previste sulla costa non determinino invece un impatto negativo sul paesaggio e sull'ambiente rispetto agli obiettivi di recupero che si erano prefissati, distinguere il ripascimento dall'avanzamento della linea di costa.

Per quanto riguarda il ripascimento esso va inserito nell'ambito del Contratto di Costa, per quanto compatibile e per le scelte e le criticità già individuate nel Contratto stesso.

L'avanzamento rientra, invece in questo specifico, nella grande categoria dello smaltimento dei materiali di scavo. Seppure in astratto lo smaltimento possa riguardare la costa, ripristinando la linea di costa, così come le cave dismesse o altre aree di recupero, tali ambiti richiedono ben altri approfondimenti progettuali, ferma restando la coerenza con le prescrizioni impartite dai Piani Paesaggistici in particolare nei contesti costieri e nei confronti della linea di costa nonché per le aree di recupero. Infatti, se si fa riferimento alle linee guida emesse da ISPRA per l'erosione delle coste, che suggeriscono, nel caso non sia possibile arretrare il costruito dalla battigia, come soluzione primaria, di allargare la spiaggia, mancano i necessari approfondimenti progettuali che potrebbero, con un qualificato progetto di architettura del paesaggio, realizzare, per esempio, un giardino al bordo del costruito, con i materiali provenienti dallo scavo, che “allontani” il costruito dalla spiaggia, costituendo un “filtro” e una riqualificazione paesaggistica del water front, che diventa un servizio per i cittadini, un miglioramento del paesaggio e dell'ambiente e anche un elemento di attrazione turistica.

Infine, il ricorso a barriere soffolte - il cui principio si ispira alla barriera corallina, come ad esempio le “reef ball” o altre tecniche di ingegneria naturalistica che favoriscano, oltre che la stabilizzazione della flora sommersa, anche l'ittiofauna - assieme alle altre misure compensative citate, può costituire una valida alternativa ai cosiddetti “pennelli a mare”, la cui realizzazione va scoraggiata nella maniera più energica, in quanto, oltre ad essere paesaggisticamente detrattori e non elementi qualificanti, molto spesso hanno dimostrato di non essere efficaci e quindi di non contrastare adeguatamente il processo di erosione, limitandosi a spostare le aree interessate dai processi erosivi da un punto all'altro della costa, secondo la direzione delle correnti prevalenti.



Per quanto sopra il Piano di utilizzo delle Terre e delle Rocce da scavo necessita di un focus di approfondimento.

Pertanto, la criticità già rilevata in progetto dell'erosione della spiaggia di S.Alessio, per la quale si propone un ripascimento con i materiali dello scavo, può essere mitigata già con le opere di compensazione proposte di rinaturazione dei corsi d'acqua, che ripristinano il trasporto solido alterato per effetto delle sistemazioni idrauliche di cui al punto precedente; in ogni caso, ad avviso dell'Osservatorio, si richiede un approccio integrato a tale tema complesso, affrontando:

- 1. la criticità relativa alla riduzione del trasporto solido;*
- 2. l'obiettivo di ripristinare l'originaria linea di costa;*
- 3. la difesa dall'erosione anche in futuro attraverso l'impiego delle varie tecniche rappresentate.*

FERROVIA DISMESSA E STAZIONI ESISTENTI.

L'infrastruttura lineare esistente, se da un lato ha configurato una cesura nel rapporto con il mare e con i tessuti urbani, dall'altro lato costituisce una formidabile occasione di riqualificazione sia del rapporto con il mare che con il paesaggio e con gli spazi urbani. Inoltre, rappresenta una concreta possibilità di realizzare una greenway che collegando i piccoli centri in una rete di mobilità lenta, si inserisce nel più ampio progetto della "Ciclovía magna Grecia", nonché di altri importanti progetti in corso, allineando l'Isola agli standard di qualità e di mobilità sostenibile europei. È auspicabile che pertanto che le opere di compensazione ambientale prevedano una trasformazione della vecchia linea ferroviaria in greenway, raccordandosi con i progetti in corso promossi dall'Amministrazione regionale e dagli eventuali progetti in capo alle comunità locali. In quest'ottica le stazioni esistenti non vanno demolite, ma riqualificate, costituendo in tal modo punti di servizio dell'infrastruttura lineare, al pari ad esempio delle "vias verdes" spagnole, con creazione di posti di lavoro e indotto economico.

NUOVE STAZIONI ED INTERMODALITA'

In linea di principio è bene considerare l'intermodalità a partire dall'accessibilità pedonale e ciclabile, nonché dei mezzi pubblici con le stazioni.

Nel passaggio tra progetto definitivo e progetto esecutivo, fermo restando il vincolo derivante dalla individuazione già effettuata dei vari usi del suolo lungo il tracciato, e già assunti nelle varianti urbanistiche dei Comuni interessati, è possibile migliorare con modifiche puntuali la fruibilità complessiva delle opere.

Infatti a scala locale il collegamento dei centri serviti dalle stazioni dismesse permetterebbe l'uso alternativo o complementare (intermodalità bike-railway-bus-walkway) della bicicletta agli abitanti del tratto interessato dal tracciato in progetto. Ciò in considerazione della necessità di scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato in favore di quello pubblico e della bicicletta, nonché dell'accesso pedonale. Ne discende che lo spazio della stazione va considerato come uno spazio pubblico urbano, con dei servizi a disposizione dei residenti, per creare una frequentazione quotidiana, e lo spazio della stazione non deve essere risolto come una enclave chiusa, ma come uno spazio aperto e in relazione sia con il paesaggio che con le funzioni residenziali urbane adiacenti. Gli edifici devono essere progettati anche con un ruolo attivo nei confronti della sostenibilità e della gestione delle risorse economiche, ad esempio con la produzione di energia integrata nelle componenti di rivestimento dell'edificio, l'uso di materiali ecocompatibili, la ricerca della massima



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

armonizzazione paesaggistica dei manufatti, conseguendo al contempo l'obiettivo della riqualificazione architettonica e della sostenibilità economica ed ambientale.

Alla luce di quanto sopra, sarà cura delle Soprintendenze competenti prescrivere, tenendo conto in particolare degli obiettivi di qualità previsti dai Piani Paesaggistici nei contesti sottoposti a tutela paesaggistica:

- l'uso dei materiali ritenuti più idonei per il conseguimento degli obiettivi di cui sopra;*
- l'impiego degli impianti vegetali, con utilizzo prevalente di specie locali o storicizzate, promuovendo alberature nei parcheggi e nelle superfici scoperte in modo da mitigare paesaggisticamente, ma anche dal punto di vista microclimatico, gli impatti delle opere sul territorio.*

Al contrario, nelle opere di rinaturazione delle fiumare, delle aree di cantiere, dei detrattori ambientali, delle aree alterate o comunque degradate, andrà privilegiato, in luogo di esemplari adulti, l'impiego delle serie evolutive della vegetazione naturale e potenziale dei siti interessati.

Un focus progettuale specifico, a parere di questo Osservatorio, deve essere condotto sulla stazione di Taormina sia in ragione della specificità dei luoghi, che della complessità spaziale derivante dalla necessità di integrare i collegamenti verticali con gli spazi pubblici della città. A fronte della non visibilità dei collegamenti verticali, le uscite che insistono su spazi pubblici necessitano di una adeguata qualità architettonica e di raccordo con la morfologia dei luoghi e dei percorsi urbani.

A conclusione di quanto sopra rappresentato dai Gruppi istruttori, il presente Osservatorio rileva preliminarmente che proprio i grandi progetti infrastrutturali dovrebbero essere impostati su una più attenta analisi del paesaggio, al fine di proteggerne e metterne in risalto i valori, e calibrando di conseguenza gli interventi verso una decisa qualità progettuale sia architettonica che paesaggistica ed ambientale. Ritiene altresì opportuno integrare le suesposte valutazioni con una raccomandazione relativa all'impiego di fitocenosi adatte per lo sviluppo della vegetazione pioniera nelle aree golenali dei fiumi e torrenti attraversati, invece della prevista alberatura di alto fusto per come rappresentato. Pertanto concorda all'unanimità con le valutazioni e gli argomenti esposti, i quali costituiscono per l'Amministrazione regionale e segnatamente per le Soprintendenze competenti un documento metodologico da seguire durante l'esame delle opere che dovranno essere definite nella fase progettuale esecutiva.»;

CONSIDERATA la nota prot. n. 28306 del 10/10/2019, con cui la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina, alla luce del parere dell'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio ha comunicato quanto segue:

«visto il parere di questo Ufficio prot. n. 0007172 del 28/11/2018, depositato in seno alla conferenza di servizi sopra citata;

visto il progetto integrativo in formato digitale trasmesso dalla Soc. RFI in allegato alla nota introitata al prot. n. 0007317 del 08/07/2019, e trasmesso da questo Ufficio, con nota prot. n. 0004735 del 29/07/2019 al Dipartimento in indirizzo, ai fini della valutazione dell'Osservatorio Regionale per la qualità del Paesaggio ai sensi del D.A. 12/06/2019 relativo alla modifica normativa dei Piani Paesaggistici:



visto il parere del suddetto Osservatorio, esitato nella seduta del 10/09/2019 ed introitato al prot. n. 0009405 del 12/09/2019, relativo al primo punto dell'ordine del giorno "esame delle problematiche inerenti al progetto "Raddoppio ferroviario Giampilieri-Fiume freddo" questa Soprintendenza esprime quanto segue.

A) AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA

Il tratto di opera, da Giampilieri all'asse sinistro del fiume Alcantara, è sottoposto all'applicazione del Piano Paesaggistico Territoriale, Ambito 9, approvato con D.A. n.6682, del 29/12/2016 (già citato).

Il P.T.P. Ambito 9 è disciplinato dalle Norme di Attuazione che trovano riscontro nella cartografia di Piano e che mappano il territorio in 13 Paesaggi Locali, suddivisi in ulteriori contesti identificati con lettere alfabetiche associate al numero del paesaggio di riferimento, ai quali è attribuito uno specifico livello di tutela (da 1 a 3). Le norme puntuali dei Paesaggi Locali contengono prescrizioni particolari che si aggiungono a quelle generali contenute nel Titolo II, denominate Norme per componenti, e norme particolari incluse nel Titolo V riguardanti Interventi di rilevante trasformazione del paesaggio, riportate negli artt. 39, 40 e 41.

B) IL PROGETTO

Il progetto in argomento prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, totalmente in variante alla linea attualmente in esercizio, per uno sviluppo di circa 42 Km., compresa tra le stazioni di Giampilieri (ME) e Fiumefreddo (CT).

Il progetto è suddiviso in due lotti funzionali dei quali il primo (Fiumefreddo-Taormina) ricade parzialmente in provincia di Messina mentre il secondo (Taormina-Giampilieri) ricade totalmente nel predetto territorio provinciale.

Lo sviluppo della linea, sia in galleria sia all'aperto, attraversa il territorio dei Comuni di Messina, Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Pagliara, Furci Siculo, S.Teresa di Riva, Savoca, S. Alessio Siculo, Forza D'Agro, Letojanni, Gallodoro, Taormina, Castelmola, I territori di detti Comuni sono contenuti all'interno dei Paesaggi Locali nn. 1, 2, 3, 4 del richiamato Piano Paesaggistico.

L'intervento in oggetto è disciplinato dalle Norme di Attuazione del P.T.P. Ambito 9, con riferimento al Titolo II; al Titolo III, artt. 21, 22, 23, 24; al Titolo V, art.39.

Per le principali opere all'aperto, in tutto o in parte, si riassumono di seguito le relative ricadenze rispetto al Piano d'Ambito:

Lotto 1:

- viadotto Alcantara: Paesaggio Locale 4, contesto 4l, tutela 3;
- fermata Alcantara: Paesaggio Locale 4, contesto 4g, tutela 2;
- stazione di Taormina: Paesaggio Locale 4, contesti e tutele: uscita Mare: 4g, tut. 2; uscita Madonnina: 4p, tut. 3; uscita Lumbi: 4b, tut. 1;

Lotto 2

- stazione di Letojanni: Paesaggio Locale 4, contesto 4q Recupero;
- viadotto di Letojanni: Paesaggio Locale 4. contesti: 4a, tut. 1; 4p, tut. 2; - viadotto Fondaco Parrino: Paesaggio Locale 4, contesto 4a, tutela 1;
- stazione di S. Alessio: Paesaggio Locale 3, contesto non vincolato;
- viadotto Agro: Paesaggio Locale 3, contesto 3a, tutela 1;



- fermata Nizza-Ali: Paesaggio Locale 2, contesto non vincolato;
- viadotto Fiumedinisi: Paesaggio Locale 2, contesto 2a, tutela 1;
- viadotto Satano: Paesaggio Locale 2, contesto non vincolato;
- viadotto Ali: Paesaggio Locale 2, contesto 2a, tutela 1;
- fermata e viadotto Itala-Scaletta: Paesaggio Locale 2 contesto 2l recupero;
- impianti tecnologici stazione Giampileri: Paesaggio Locale 1, contesto 1b, tutela 1.

C) ISTRUTTORIA

Considerato che

- in merito alla competenza archeologica l'Ufficio ha già espresso parere favorevole con nota prot. n. 0003371 del 11/06/2018, avendo espletato la procedura relativa alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016;
- i manufatti di proprietà pubblica esistenti lungo il nuovo tracciato, destinati alla demolizione, sono stati già sottoposti alla procedura per la verifica dell'interesse culturale prevista dal D. Lgs. 42/04;
- dalla lettura delle cartografie integrative pervenute, si evince che il pilone in ca. che regge il ponte da arco e sito sulla sponda sinistra del Fiume Alcantara, ricade fuori del sopra richiamato contesto sottoposto a tutela 3;

ritenuto che il progetto definitivo presenta alcune lacune da approfondire in sede di progetto esecutivo;

questa Soprintendenza esprime parere di assenso a condizione che in sede di progetto esecutivo siano approfondite le seguenti tematiche progettuali:

- 1) - per tutti gli interventi che prevedono la sistemazione spondale di fiumare e torrenti, in particolar modo di quello della Fiumara Alcantara, si prescrive che il ripristino delle condizioni di naturalità sia effettuato con le tecniche dell'ingegneria naturalistica, in coerenza con i principi del Piano di Gestione del Parco e del Contratto di Fiume dell'Alcantara, nonché con i principi e i dettami del Piano Generale del Rischio Alluvioni Sicilia.

Inoltre si prescrive che tutti i previsti terrazzi fluviali e sistemazione di greti ricadenti all'interno delle fasce fluviali (150 mt. dalle sponde) siano effettuati utilizzando esclusivamente le specie vegetali inserite nel D.P.R.S. 28 giugno 2000 (Criteri per l'individuazione delle formazioni rupestri, ripariali e della macchia mediterranea); l'inserimento di alberi di alto fusto, tipici della formazione ripariale compresi in tale decreto, dovranno essere oggetto di attenta valutazione in relazione allo stato naturale dei luoghi.

Infine, in linea generale, la progettazione degli interventi di nuovo inserimento paesistico-ambientale, di ripristino ambientale e di riqualificazione paesaggistica delle aree in dismissione dovrà essere sottoposta a verifica in coerenza con i contenuti degli elaborati allegati al Piano d'Ambito 9 relativi alle analisi e lo studio degli aspetti botanici e dei biotopi presenti in provincia di Messina. Con particolare riguardo si dovrà tenere conto delle relazioni del Piano titolate "Vegetazione, Biotopi, Zoocenosi", "Siti di particolare interesse botanico" e "Biotopi".

- 2) - poiché non è stato riscontrato alcun documento che illustri le modalità relative ai materiali da ricollocare presso i siti individuati, che coincidono con alcune cave dislocate nella provincia, né risulta graficizzata la trasformazione paesaggistica finale che questo tipo di intervento comporta



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

nei confronti degli stessi siti, la gestione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie costituisce un elemento di debolezza del progetto.

Per il fatto che non tutte le cave sono morfologicamente uguali, non si può pensare di colmare le cavità estrattive esistenti, con o senza il coinvolgimento diretto del proprietario della cava cui rimane peraltro affidata dalla L.R. n.127/80 la responsabilità della rinaturalizzazione, tramite la semplice collocazione dei materiali provenienti dallo scavo delle gallerie. Pertanto dovranno essere redatti progetti di riqualificazione paesaggistica dei siti destinati a tale scopo, caso per caso, che applichino principi di ingegneria naturalistica con utilizzo esclusivo di materiale vegetale autoctono.

3) - in merito al ripascimento delle aree demaniali previsto lungo l'arenile marittimo di S. Alessio, si prescrive la creazione di aree filtro, in modo tale da costituire dei giardini a servizio della cittadinanza, tra il lungomare esistente ed il litorale marittimo.

4) - la linea ferroviaria storica esistente, da considerarsi attualmente un detrattore paesaggistico, costituisce invero una formidabile occasione di riqualificazione, sia in rapporto con il mare che con i nuclei urbani. Infatti, ad esempio, si potrebbe elaborare una ipotesi progettuale da inserire nel più ampio progetto della "Ciclovía Magna Grecia", trasformando il vecchio percorso ferroviario, inclusi i tratti in galleria, in green-way; pertanto è auspicabile che tale progetto si raccordi con altri promossi dall'amministrazione regionale e/o dalle comunità locali. In questa ottica le stazioni esistenti non vanno demolite, ma riqualificate ed integrate nel suddetto progetto di riuso.

5) - gli edifici relativi alle nuove stazioni, da considerarsi come spazi pubblici urbani aperti alla cittadinanza, dovranno essere progettati anche in funzione della sostenibilità e della gestione delle risorse economiche ed ambientali. A tale scopo, negli stessi dovranno essere previsti impianti integrati per la produzione di energia, nonché l'uso di materiali ecocompatibili, sempre nell'ottica della massima armonizzazione paesaggistica dei manufatti edilizi.»;

CONSIDERATA la nota prot. n. 21680 dell'08/10/2019 della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Catania che riportava:

«**VISTO** il Piano paesaggistico della provincia di Catania adottato con DA 031/GAB del 031/01/18 che attribuisce alle aree che nel progetto saranno attraversate da tracciato In esterno il Livello di Tutela 2 e 3, ai sensi dell'art 134 lett. c) del Codice

VISTO il DA 053/GAB del 27/12/18 e il successivo DA 062/Gab del 12/06/19, i quali dettano prescrizioni metodologiche atte a valutare in maniera specifica la fattibilità di "opere di preminente interesse pubblico" da realizzare nelle fasce di aspetto dei corsi d'acqua individuati nel Piano Paesaggistico ai sensi dell'art142, lett. c) del Codice, occorrenza che nel progetto di cui si presenta sia per l'attraversamento del torrente Minissale che per il vallo dell'Alcantara

VISTA la documentazione prodotta in seguito alle richieste d'integrazione di quest'Ufficio prot. 20243104 del 28/11/18, trasmesse con nota RFI-DIN-DISC.CT\A0011\P\2019\0000098 del 06 marzo 2019. pervenuta ns prot. 5429 del 14/03/19

VISTA la risposta alla nota di quest'Ufficio prot. 21589/04 del 19/12/18, trasmessa con nota RFI DIN-DISC.CT\A0011\P\2019\0000098 del 06 marzo 2019, pervenuta ns prot. 5429 del 14/03/19
CONSIDERATA inoltre la modifica effettuata, rispetto alla prima stesura del progetto definitivo



Ottobre 2018, in conseguenza delle criticità rilevate dai Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al tracciato della SP81 in corrispondenza del passaggio sotto l'asse ferroviario di progetto che emerge dalla galleria Calatabiano.

VISTA la nota RFI-DIN-DISC.CT\A0011\P\2019\0000269 del 4 luglio 2019, trasmessa con CD "focus paesaggio", allegato, pervenuta alla Scrivente prot. 14285 del 15/07/19 e inviata da questo Ufficio a (Ass. Reg. BB.CC. e 15. - S. 4 - Pianificazione paesaggistica UO 54.1) - 'Osservatorio regionale per la qualità del paesaggio: con nota prot. 14415 del 16/07/19

VISTO da ultimo il Parere dell'Osservatorio regionale per la Qualità del paesaggio, prot. 45657 del 25/09/19, pervenuto alla scrivente con prot. 20670 del 26/09/19, reso per effetto di quanto disposto dal D.A. 62/GAB del 12/06/19 nel merito delle opere denominate "Raddoppio ferroviario Giampileri — Fiumefreddo" nella seduta del 17/09/19. Dove la Commissione, dichiarando, in sintonia con il Governo della Regione, l'importanza strategica dell'opera, per la quale ricorrono le condizioni per l'applicabilità del DA 062/GAB del 12/06/19, afferma che il progetto in ordine all'area di sedime del tracciato e delle opere accessorie, così come presentato nella Cds decisoria dei 29111/8, per l'assenza di censure o osservazioni critiche sopraggiunte e tali da invalidarne la realizzazione, è da considerarsi definitivo.

CONSIDERATO che l'Osservatorio propone agli Enti di tutela dei territori interessati, considerazioni metodologiche generali atte ad indirizzare il progetto esecutivo.

Questa Soprintendenza rilascia l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lg 42/2 per il progetto presentato, concordemente con il Parere dell'Osservatorio regionale per la Qualità del paesaggio, in ordine all'area di sedime del tracciato e delle opere accessorie, così come presentato nella Cds decisoria del 29/11/18.

Si ritiene altresì necessario, come suggerito dall'Osservatorio regionale per la Qualità del paesaggio, relativamente ai seguenti temi:

- 1) Parco dell'Alcantara e sistema delle fiumare
- 2) Materiali provenienti dagli scavi e dalle gallerie
- 3) Ferrovia e stazioni dismesse
- 4) Nuove stazioni e intermodalità

INTRAPRENDERE UN PERCORSO INTERLOCUTORIO TRA L'ENTE PROGETTISTA, LA SOPRINTENDENZA E LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI DI FIUMEFREDDO E CALATABIANO per la messa a punto di opere di compensazione e/o di recupero paesaggistico ambientale rispondenti ad esigenze specifiche scaturite dalla realizzazione del suddetto Raddoppio ferroviario Giampileri Fiumefreddo.»;

CONSIDERATI i contenuti dell'addendum inviato dalla stessa Soprintendenza ad integrazione della suddetta nota con prot. 22042 del 14/10/2019, nel quale si riporta:

«Questa Soprintendenza, ad integrazione della nota prot. n. 19158 del 13/11/2018, formula le seguenti valutazioni e precisazioni.

Nella suddetta nota si evidenziavano delle criticità riguardo l'intervento progettuale per ciò che attiene il viadotto previsto sul Fiume Alcantara, discendenti dal DA n. 31/GAB del 03/10/2018.

Le stesse criticità vengono evidenziate dal D.A. 53/GAB del 27/12/2018. Col successivo D.A. 62/GAB del 12/06/2019, viene apportata una modifica normativa, in forza della quale il progetto di



Raddoppio ferroviario Giampileri-Fiumefreddo, è stato sottoposto al parere dell'Osservatorio regionale per la Qualità del Paesaggio.

Quest'ultimo, nella seduta del 17/09/2019, ha espresso il proprio parere positivo sull'applicabilità del D.A. 62/2019 al progetto del raddoppio ferroviario Giampileri-Fiumefreddo, vista anche l'importanza strategica dell'opera e in considerazione della specifica tipologia delle componenti del paesaggio attraversate.

Visti tutti i richiami di cui alla precedente nota di questa sede prot. 21680 in data 09.10.2019, di cui rimane confermato il parere di cui all'art. 146 della legge 42/2004.

Vista la necessità di esprimere un parere sul progetto del raddoppio ferroviario Fiumefreddo Giampileri nel suo complesso, questa Soprintendenza, ritiene che siano superate le criticità evidenziate nella precedente nota prot. n. 19158 del 13/11/2018 e che non sussistano motivi ostativi alla realizzazione del progetto per la parte di tracciato compresa nella propria competenza territoriale (dalla stazione di Fiumefreddo al fiume Alcantara).

Inoltre con la presente, precisa ed esplica quanto previsto negli ultimi due capoversi della nota prot. 21680 in data 09.10.2019, ovvero:

"Si ritiene altresì necessario, come suggerito dall'Osservatorio regionale per la Qualità del paesaggio, relativamente ai seguenti temi:

- 1) Parco dell'Alcantara e sistema delle fiumare*
- 2) Materiali provenienti dagli scavi e dalle gallerie*
- 3) Ferrovia e stazioni dismesse*
- 4) Nuove stazioni e intermodalità*

Intraprendere un percorso interlocutorio tra l'ente progettista, la Soprintendenza e le Amministrazioni comunali di Fiumefreddo e Calatabiano per la messa a punto di opere di compensazione e/o di recupero paesaggistico ambientale rispondenti ad esigenze specifiche scaturite dalla realizzazione del suddetto Raddoppio ferroviario Giampileri Fiumefreddo."

Il percorso interlocutorio citato è da intendersi solo ed esclusivamente per il punto 3) come di seguito esplicitato, in generale valgono le seguenti condizioni

- 1) Parco dell'Alcantara.*

Per tutti gli interventi concernenti la sistemazione spondale del Minissale e dell'Alcantara si prescrive che le opere di ripristino naturale siano effettuate con le tecniche dell'ingegneria naturalistica e in osservazione con i principi del Piano di Gestione del Parco e del Contratto di Fiume dell'Alcantara, nonché con i dettami del Piano generale del Rischio Alluvioni in Sicilia.

Inoltre si prescrive che la sistemazione dei greti fluviali sia fatta utilizzando le specie vegetali di cui al DPRS 28/06/2000; con riguardo alle condizioni peculiari dei luoghi, verificandone la coerenza con le indicazioni formulate dal DA 031/GAB del 03/10/18 (Titolo II, Paes. veget. art.12 lett. c) e lett. e); Paes. agr. Art.14)

- 2) Materiali provenienti dagli scavi e gallerie.*

Per quanto riguarda il conferimento del materiale di risulta delle operazioni di scavo, alle cave esistenti nel territorio della provincia, argomento sommariamente descritto, si prescrive che la sistemazione e riqualificazione ambientale dei siti ricettori sia progettata usando le tecniche dell'ingegneria naturalistica

- 3) Ferrovia e stazioni dismesse.*



Il percorso interlocutorio richiamato, da attuare con un tavolo tecnico a carattere regionale che preveda, oltre la presenza di questa Soprintendenza, la partecipazione dei Comuni di Fiumefreddo e Calatabiano, dovrà essere finalizzato a migliorare sotto un profilo paesaggistico il riuso della linea storica e delle attuali stazioni di Fiumefreddo e Calatabiano, valutando altresì la possibilità di utilizzare il tracciato della detta linea storica come "green way" da inserire nel più ampio progetto della ciclovia della Magna Grecia.

3) Nuove stazioni e intermodalità.

L'unica stazione ricadente nel Lotto 1 del progetto, è quella di Fiumefreddo, essa costituirà una nuova polarità nel sistema urbano periferico della frazione Ponte Boria, caratterizzato da un'edilizia di tipo residenziale tradizionale, prevalentemente moderna con presenze novecentesche di pregio. Si prescrive quindi di realizzare opere di integrazione ambientale tali da armonizzare la relazione della nuova stazione con la realtà urbana esistente.»;

CONSIDERATO che questa Direzione Generale ha inviato con nota prot. n. 36912 del 10/12/2019 al Servizio Pianificazione Paesaggistica del Dipartimento Beni culturali e Identità siciliana una richiesta di trasmissione del parere espresso dall' Osservatorio Regionale per la qualità del paesaggio, e che in risposta, con PEC del 18/12/2019, è stato inviato il verbale della seduta plenaria del 17/09/2019 da cui è tratto lo stralcio sopra riportato;

CONSIDERATI i contenuti della documentazione trasmessa dalla società proponente RFI S.p.a. con nota prot. RFI-DIN-DIS.CT/A0011/P/2019/00439 del 30/10/2019 "Analisi tecnica sui potenziali interventi di utilizzo finale dei siti di destinazione delle terre e rocce da scavo";

CONSIDERATO che con nota prot. n. 36912 del 10/12/2019 la Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio ha trasmesso alle competenti Soprintendenze e al Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana della Regione Siciliana la documentazione integrativa suddetta;

CONSIDERATO che la allora DVA del MATTM, con nota n. 31279 del 2/12/2019, informava questa Direzione dell'emissione da parte della CTVA del Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare del parere n. 3166 del 08/11/2019, favorevole con condizioni, relativo alla compatibilità ambientale dell'intervento, e considerati in particolare i contenuti delle seguenti condizioni del suddetto parere che interessano aspetti di competenza di questo Ministero, indicato pertanto tra gli enti coinvolti per le verifiche di ottemperanza:

n. 5 - concernente la Stazione di Taormina

n. 6 - concernente il recupero linea storica Alcantara Randazzo

n. 7 - concernente il Viadotto Alcantara

n. 8 - concernente istituzione del Tavolo tecnico per il Piano delle mitigazioni ambientali

n. 9 - (ambito Ambientalizzazione naturalistica) concernente il ripristino della vegetazione e il "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde"

n. 12 - (ambito Paesaggio) concernente la elaborazione di un "progetto paesaggio";



CONSIDERATO che con nota RFI-DIN-DIS.CT/A0011/P/2020/000021 del 20/01/2020 la Società proponente ha trasmesso una richiesta di revisione delle prescrizioni contenute nel parere della CTVA n. 3166 sopra citato. In particolare, tra le prescrizioni contestate che coinvolgono la competenza di questo Ministero, la società ha chiesto: di eliminare la prescrizione n. 6 concernente la necessità di elaborare e sottoporre un progetto per il recupero della linea storica Alcantara Randazzo, in quanto tale linea non costituisce parte del progetto in valutazione; di rivedere l'esclusione del sito della ditta Currò, comune di Torregrotta, dall'elenco delle cave da ripristinare nell'ambito dell'utilizzo dei materiali da scavo, non ritenendo che l'attuale formazione di un bacino idrico si possa considerare un paesaggio e un nuovo ecosistema da tutelare; di rielaborare le prescrizioni concernenti aspetti paesaggistici e di mitigazione ambientale e naturalistica in un'unica prescrizione;

CONSIDERATO che questa Direzione Generale ha inviato alla CTVA, e per conoscenza alla Direzione generale per la Crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS, ex DVA) del MATTM, una nota con prot. n. 5246 del 10/02/2020, contenente:

- una richiesta di chiarimenti sull'orientamento della Commissione in merito alle questioni sollevate da RFI nella nota sopra citata (manifestando la propria disponibilità a un eventuale incontro di approfondimento)
- la segnalazione di alcune diversità di orientamento tra il parere della CTVA e quello in elaborazione da parte di questa Direzione, ai fini dell'armonizzazione del quadro prescrittivo del Decreto di compatibilità ambientale interministeriale, visto anche il coinvolgimento di questo Ministero come ente responsabile per la verifica di ottemperanza nelle sei prescrizioni sopra elencate;

CONSIDERATO che la CTVA del Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ha espresso, con riferimento alle sopra citate richieste di RFI, il parere n. 3289 del 28/02/2020, integrativo del parere n. 3166 dell'08/11/2019, confermando quasi integralmente il parere già reso, e accogliendo alcune osservazioni di RFI, e che la CRESS lo ha trasmesso a questa Direzione Generale con nota prot. n. 22942 dell'1/04/2020;

CONSIDERATO in particolare l'accoglimento della proposta riguardante le prescrizioni nn. 8, 9 e 12, contenute nel parere 3166, in merito alle quali la CTVA riporta: *«VISTA E CONSIDERATA la nota del proponente che ritiene: "Le prescrizioni 8 e 9 sopra già richiamate, nonché la prescrizione 12, forniscono indicazioni complessivamente volte alla stesura di un progetto di inserimento e di mitigazione ambientale e paesaggistico coerente con le caratteristiche dei luoghi, del territorio legato alla specificità della infrastruttura - Sembrerebbe pertanto logica, e di più semplice lettura e verifica in sede di ottemperanza, una visione integrata delle tre prescrizioni citate. - Si chiede pertanto conferma della possibilità di considerare le suddette prescrizioni con un approccio unico ed unitario"»*

VALUTATO che la richiesta del proponente è corretta e recepitibile.

VALUTATO che la proposta di modifica della Condizione Ambientale n.12 possa essere acquisita e riprodotta, integrando in un'unica condizione ambientale le Condizioni n. 8, n. 9, e 12.



VALUTATO che si debba mantenere la Condizione Ambientale 8, ampliando l'oggetto della Prescrizione, inserendo in sequenza alla fine del testo, anche le Condizioni numero 9 e numero 12, restando inalterate le altre specifiche della Condizione (Fase, ambito di applicazione, Ente vigilante e Ente coinvolto)»;

CONSIDERATI i contenuti delle integrazioni volontarie prodotte da RFI con nota n. 144 del 02/04/2020, relative in particolare all'Ipotesi Rimodellamento della cava Fiumara-Lo Castro a Lentini (SR), compresa nel Piano di utilizzo delle terre, e prodotte in seguito a segnalazione, avvenuta per le vie brevi da parte di questa Direzione, della criticità dovuta alla coincidenza, attestata nella precedente documentazione, del sito della cava dismessa con un vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004, e in particolare la nuova specifica della posizione planimetrica dettagliata del sito oggetto di ripristino, adiacente ma esterno al perimetro del vincolo;

CONSIDERATO che la DG CRESS ha risposto con nota prot. n. 26245 del 14/04/2020 alla sopra citata nota del 10/02/2020 segnalando a questa Direzione Generale l'opportunità "che le eventuali vostre condizioni ambientali, siano congruenti o se necessario integrative, con quelle dettate dalla Commissione VIA, ma non in contrasto. In ogni modo, nella fase di stesura del decreto interministeriale, come è prassi, verrà svolta un'interlocuzione tra gli uffici concertanti per l'eventuale armonizzazione del quadro prescrittivo.”;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 12907 del 16/04/2020 la Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio ha richiesto alla Soprintendenza di Siracusa e al Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana della Regione Siciliana valutazioni di massima in merito alla compatibilità del rimodellamento del sito della cava Fiumara-Lo Castro, inserito nel Piano di utilizzo finale delle terre;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 3839 del 22/04/2020 la Soprintendenza di Siracusa ha comunicato che: *“si attesta che il sito proposto ricade in area con livello di tutela 2, paesaggio locale 4d, sotto paesaggio denominato “Paesaggio delle aree naturali, agrumicole ed aree di interesse archeologico comprese.”, per il quale non è consentito:*

- realizzare attività che comportino eventuali varianti agli strumenti urbanistici previste dagli artt. 35 L.R. 30/97, 89 l.r. 06/01 e s.m.i., 25 l.r. 22/96 e s.m.i. e art. 8 D.P.R. 160/2010;
 - realizzare tralicci, antenne per telecomunicazioni ad esclusione di quelle a servizio delle aziende, impianti per la produzione di energia anche da fonti rinnovabili escluso quelli destinati all'autoconsumo e/o allo scambio sul posto architettonicamente integrati;
 - aprire nuove cave;
 - ad eccezione di quelle mobili stagionali, realizzare serre provviste di strutture in muratura e ancorate al suolo con opere di fondazione;
 - effettuare movimenti di terra e le trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti anche ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico;
 - realizzare opere di regimentazione delle acque (sponde, stramazzi, traverse, ecc.) in calcestruzzo armato o altre tecnologie non riconducibili a tecniche di ingegneria naturalistica;
 - realizzare discariche di rifiuti solidi urbani, di inerti e di materiale di qualsiasi genere
- Per le aree di interesse archeologico valgono inoltre le seguenti prescrizioni:*
- mantenimento dei valori del paesaggio agrario a protezione delle aree di interesse archeologico;
 - tutela secondo quanto previsto dalle norme per la componente “Archeologia” e, in particolare, qualsiasi intervento che interessi il sottosuolo deve avvenire sotto la sorveglianza di personale della Soprintendenza.



A tal fine, in merito alla istanza di valutazione di massima in ordine alla fattibilità dell'intervento di rimodellamento morfologico e recupero ambientale del sito in questione, questa Soprintendenza ritiene l'intervento ammissibile nella misura in cui, in sede di presentazione di progetto esecutivo, da parte del proprietario della Cava, come richiamato nella nota di codesto Ministero, vengano osservate le suddette condizioni dettate dalla norma di Piano Paesaggistico, di tutela 2 paesaggio locale 4d, in cui ricade l'area in questione.

Questa Soprintendenza provvederà alla redazione del provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs n.42/2004 a seguito di presentazione di successiva istanza, corredata di progetto esecutivo."

e allegato nota prot. n. 3842 del 22/04/2020 della sezione beni archeologici, dove si comunica: *"Premesso che il progetto pervenuto a questa Sezione 19.4 per i beni archeologici, così come previsto dall'art. 27, comma 5, c del D.Lgs 152/2006 nonché dall'art. 25, comma 1 del D.Lgs 50/2016, non è corredato da Viarch, contenente gli esiti delle indagini archeologiche preliminari, Considerata tuttavia l'importanza strategica del progetto e la necessità di accelerare l'azione amministrativa, così come evidenziato nella nota MIBACT_DG-ABAP_SERV V\16/04/2020\0012907-P pervenuta a questo Ufficio, Tutto ciò premesso e considerato, questa S.19.4 per i Beni Archeologici, ritiene ammissibile l'intervento a condizione che in fase di acquisizione delle Autorizzazioni Uniche per l'esecuzione dei lavori, sia inviato a questo Ufficio copia del progetto completo, corredato da Valutazione di Rischio Archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 50/2016. Si specifica inoltre che la Valutazione dell'Impatto Archeologico, (parte integrante e necessaria della Valutazione di Impatto Ambientale) dovrà essere elaborata in seguito a ricognizioni in modalità tradizionale (survey a piedi) e che l'ausilio di tecnologie altre (es. drone) non potrà essere sostitutivo dell'esame autoptico dei terreni. Si sottolinea inoltre che, al fine di una valutazione globale dell'impatto archeologico dell'opera, sarà necessario includere, nelle analisi da effettuarsi, anche l'esame delle pareti di roccia dell'area della cava per escludere la presenza di eventuali depositi paleontologici. La valutazione dovrà includere infine le aree destinate a cantieri fissi e mobili, nonché una fascia di 40 metri dalle opere e lo studio di impatto visivo rispetto a eventuali aree e monumenti di valenza archeologica, considerato che, pur non essendo sottoposte a vincolo archeologico decretato, le aree interessate ricadono a breve distanza dall'area archeologica di Monte San Basilio (Lentini- SR) che rientra nel territorio del Parco Archeologico di Leontinoi, istituito con D.A. 11/GAB del 07.03.2019."*

CONSIDERATO che il progetto, diviso in due lotti, prevede il raddoppio ferroviario della linea con una localizzazione in variante rispetto alla linea esistente, tra le stazioni di Fiumefreddo e Giampileri, attraverso i comuni di Fiumefreddo e Calatabiano (CT), e i comuni di Messina, Scaletta Zancalea, Itala, Ali Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Pagliara, Furci Siculo, Santa Teresa Riva, Savoca, Sant'Alessio Siculo, Forza d'Agro, Letojanni, Taormina e Castelmola (ME). Il tracciato, lungo circa 42 Km, corre per quasi l'85% in galleria, e per le restanti parti scoperte prevede i viadotti: Ponte sul Torrente Fogliarino/Minissale – 30 m., Viadotto Alcantara – 1Km, Viadotto Letojanni – 260 m., Ponte sul torrente Fondaco Parrino – 50 m., Viadotto Fiumara d'Agro - 511 m., Viadotto Fiumedinisi – 550 m., Viadotto Satano - 274,64 m., Viadotto Ali - 120 m., Viadotto Itala Scaletta – 40 m.

Lungo il nuovo tracciato sono previste le nuove stazioni di Sant'Alessio, Taormina, Giampileri e le fermate di Fiumefreddo-Calatabiano (comprendente modifiche alla viabilità locale), Nizza-Ali, Itala-Scaletta.



Nel piano di utilizzo delle terre sono inoltre previsti: - un intervento di ripascimento del litorale di Sant'Alessio Siculo, esteso per circa 2 km tra la foce del torrente d'Agrò a Nord e il promontorio roccioso di Capo Sant'Alessio a Sud, da realizzarsi con parte dei materiali provenienti dagli scavi.
- il ripristino di 7 siti di cave dismesse: Cava Currò, Torregrotta (ME), Cava Massaria Luppinaro e Cava Fiumara Lo Castro, Lentini (SR), Cave Etna, Belpasso (CT), Cava La Fauci Argilla, Valdina (ME), Cava S. Anna Ansema, Barcellona Pozzo di Gotto (ME), Cava BMG Immobiliare, Cerami (EN).

CONSIDERATO che le opere in oggetto attraversano il territorio normato dal Piano Paesaggistico della Provincia di Catania, ambito 13, fino alla mezzeria del Fiume Alcantara, e da lì in avanti il territorio normato dal Piano Paesaggistico della Provincia di Messina, ambito 9, con le seguenti interferenze relative a edifici, nuovo tracciato ferroviario e aree di cantiere:

l'area di cantiere e l'area di stoccaggio relativa del Posto di Manutenzione di Zona nel Comune di Fiumefreddo ricadono in area vincolata paesaggisticamente per la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, e in area tutelata - art.136, D.lgs. 42/04 come "Paesaggio del retroterra costiero dalla Timpa di Acireale a Calatabiano contraddistinto da aree agrumicole, aree di interesse archeologico comprese" (contesto 12g - livello di tutela 2), in questa ultima tutela rientrano anche la galleria Fiumefreddo e la linea in esterna che attraversa il contesto citato 12g e 12h "Aree archeologiche (vincolo indiretto) e aree di interesse archeologico (aree archeologiche di C.da Torrerossa)" - anch'essa caratterizzata da livello 2;

Il viadotto Fogliarino/Minissale e la tratta all'aperto adiacente ricadono nel contesto 5h - "Paesaggio fluviale con elementi di naturalità, aree di interesse archeologico comprese", livello di tutela 2;

la fermata Alcantara-Giardini Naxos ricade nel contesto 4g "Paesaggio agrario collinare e della pianura costiera" (vincolo paesaggistico, art. 136 livello di tutela 2);

il viadotto Alcantara, a cavallo tra i territori regolati dal Piano paesaggistico di Messina e quello di Catania, attraversa l'area protetta della "Riserva naturale del Fiume Alcantara" (ITA030036), e i paesaggi 4l (Paesaggio delle aree naturali protette – livello di tutela 3) e 5g (Paesaggio delle colline dei frutteti di Piedimonte, aree di interesse archeologico comprese – livello di tutela 2) – 5m (Paesaggio delle aree naturali del Parco dell'Alcantara, aree di interesse archeologico comprese – livello di tutela 3) per la parte ricadente nell'ambito 13 (Piano paesaggistico per la provincia di Catania), i relativi cantiere base, area tecnica, cantiere operativo, stoccaggio sono posizionati sulle due sponde, in misura maggiore su quella sinistra;

la stazione di Taormina, che si sviluppa in sotterraneo su due livelli, è collegata mediante passaggi orizzontali e verticali interrati all'uscita lato mare, che ricade interamente in area vincolata paesaggisticamente ex art. 136 (4g - Paesaggio agrario collinare e della pianura costiera - livello di Tutela 2); all'uscita drop off Madonnina, che ricade in area boscata (4p livello di tutela 3), alla più elevata uscita Parcheggio Lumby, che rientra invece nel paesaggio 4b "Paesaggio dei centri storici e delle aree urbane di Taormina e Castelmola" (vincolo paesaggistico ex art. 136, livello di tutela 1); gli imbocchi delle gallerie, l'area di stoccaggio e cantiere operativo del viadotto Letojanni (che attraversa il contesto 4a, Paesaggio dei torrenti e dei valloni, area art. 142, c. 1, lett. c, livello di tutela 1), ricadono per la maggior parte in aree boscate (contesto 4p, livello di tutela 3);



il recupero della Stazione di Letojanni e la sua trasformazione in stazione di testa, il cantiere operativo per l'interconnessione di Letojanni ricadono in area di recupero (contesto 4q), "Paesaggio della fascia costiera soggetta a processi di degrado e trasformazione urbana";

il viadotto Fondaco Parrino attraversa il contesto 4a, Paesaggio dei torrenti e dei valloni, (livello di tutela 1), vi sono interferenze delle aree di cantiere con aree boscate (contesto 4p, livello di tutela 3);

la fermata S. Alessio- S.ta Teresa, è posizionata in paesaggio agrario, sul lato destro della Fiumara d'Agrò, parte su rilevato e parte su viadotto (che ricade nel contesto 3a, Paesaggio dei torrenti e dei valloni, livello di tutela 1), con cantiere base ed estese aree tecniche e di stoccaggio che rientrano parzialmente nello stesso contesto 3a.

il viadotto Fiumedinisi, con la fermata Nizza-Ali sulla sua sponda destra (parte su rilevato, parte su viadotto), attraversa il contesto 2a (area art. 142, c. 1, lett. c, livello di tutela 1) intercettando per porzioni ridotte, tra opere e aree di cantiere, le aree boscate (contesto 2i, livello di tutela 3), le relative aree di cantiere e di stoccaggio rientrano in parte nell'area vincolata del corso d'acqua e occupano per lo più terreni coltivati, in parte compresi tra aree edificate sulla sponda destra;

i viadotti Ali e Satano si inseriscono in area di paesaggio agrario, e attraversano le aree ricadenti in contesto 2a (area art. 142, c. 1, lett. c, livello di tutela 1) interferendo per porzioni ridotte con aree boscate (2i);

la fermata Itala Scaletta è posta sulla sponda destra del torrente Itala, in parte sopra il viadotto che lo attraversa, entrambe le opere si inseriscono in un contesto individuato come area di recupero (contesto 2l, "Paesaggio della fascia costiera soggetta a processi di degrado e trasformazione urbana");

l'area occupata dagli impianti tecnologici della stazione di Giampileri, all'uscita della galleria Scaletta (direzione Giampileri), risulta coincidere con il contesto 1b Paesaggio delle aree costiere (livello di tutela 1) e, almeno parzialmente, con area boschiva tutelata dal piano con regime di tutela 2 (paesaggio locale 1m/2i);

CONSIDERATO che le cave dismesse individuate per l'utilizzo finale delle terre da scavo sono localizzate come di seguito: Cava Currò, Torregrotta (ME), il sito, attualmente in parte allagato naturalmente, ricade al confine di un'area di recupero individuata dal Piano paesaggistico come contesto 12p, "Cave di estrazione" che prevede "I piani di recupero dovranno essere indirizzati a: - la ricomposizione ambientale garantendo, ove possibile, il ripristino morfologico ottimizzando le condizioni e l'andamento del substrato roccioso, per un reinserimento morfologico - paesaggistico e la ricostituzione della funzionalità degli ecosistemi del paesaggio interessato, privilegiando l'utilizzo di tecniche dell'ingegneria naturalistica."; Le Cave Massaria Luppinaro e Fiumara Lo Castro, Lentini (SR) ricadono entrambe in area tutelata paesaggisticamente ex art. 136 "Dorsale collinare Caltagirone Primosole comprendente i monti Serravalle, Casale di S.Basilio, Castellana, Palazzelli e San Giorgio" , la prima in parte anche in area art. 142, c. 1, lett.c, la seconda si trova anche in prossimità dell'area tutelata con Vincolo Archeologico ex art.10 D.lgs. 42/04 "Monte Casale di S.Basilio - C.da Castellana" e di un'area di interesse archeologico - art.142, c. 1, lett. m; le Cave Etna, a Belpasso (CT) ricadono in area tutelata ex art. 142, art. 1, lett. l; la Cava La Fauci Argilla, a Valdina (ME), è localizzata in area sottoposta a vincolo idrogeologico; il sito della Cava S. Anna



Ansema, a Barcellona Pozzo di Gotto (ME) interferisce marginalmente con area art. 142, c. 1, lett. c, la Cava BMG Immobiliare, a Cerami (EN) rientra parzialmente in un'area art. 142, c. 1, lett. c.;

ESAMINATA la documentazione pervenuta;

QUESTA DIREZIONE GENERALE esprime, per quanto di competenza,

PARERE FAVOREVOLE

subordinato al rispetto delle condizioni di seguito riportate:

- 1) Per quanto concerne la cantierizzazione, dovrà essere volta ogni attenzione:
 - a limitare gli impatti paesaggistici, sia temporanei sia permanenti, in particolare per le localizzazioni di aree di cantiere e di supporto coincidenti o confinanti con aree sottoposte a vincolo (PMZ Fiumefreddo, cantiere viadotto Letojanni, stazione di Taormina, cantiere viadotto Fondaco Parrino, etc...), o ricadenti in aree coltivate (aree di cantiere delle Fermate di Fiumefreddo e di Nizza-Ali), in alcuni casi anche a terrazzamenti (come per il cantiere operativo degli impianti tecnologici della stazione di Giampileri), riducendo lo stoccaggio e le aree di cantiere possibilmente a siti privi di vegetazione o le cui condizioni di naturalità siano già compromesse.
 - a ristabilire per quanto possibile lo stato dei luoghi alle condizioni pregresse, ovvero, ove queste ultime fossero di degrado, a elaborare adeguati progetti paesaggistici di miglioramento nella fase di smantellamento del cantiere. Le fasi di cantiere e l'avvenuto ripristino o eventuale impianto di nuova vegetazione, percorsi, etc...quali misure compensative dovranno essere documentati con una relazione da produrre a fine lavori, che comprenda lo stato *ante e post operam*.
- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:**
 - ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;
 - CORSO D'OPERA -Fase di cantiere - Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
 - Fase di rimozione e smantellamento del cantiere - Al termine della realizzazione dell'opera, durante la rimozione e smantellamento del cantiere, comprese le eventuali attività per il ripristino delle aree di cantiere)
 - POST OPERAM- Fase precedente la messa in esercizio - Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo (pre-esercizio);
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP



Enti coinvolti: Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina e Catania

- 2) Per quanto concerne gli otto viadotti, tra i quali assume una particolare rilevanza quello che attraversa il fiume Alcantara, il progetto esecutivo dovrà prevedere uno studio di dettaglio:
- del disegno delle pile e degli impalcati e delle loro finiture, che produca un affinamento dell'immagine complessiva, anche ove possibile attraverso un alleggerimento delle sezioni di progetto
 - delle opere e delle componenti annesse, e in particolare delle barriere antirumore, il cui disegno andrà studiato per renderne quanto più possibile leggero l'impatto visivo ed evitare l'effetto barriera, evitando altresì il susseguirsi di diverse quote, che impedisce la lettura dell'infrastruttura come un unico segno lineare, e studiando comunque ove necessario i raccordi tra elementi diversi, quali le stesse barriere, i volumi delle fermate o stazioni posizionate in corrispondenza dei viadotti, e gli imbocchi delle gallerie.

La presente condizione integra le condizioni ambientali nn. 7 e 8 (lettera e) del Parere n. 3166 CTVA. La verifica di ottemperanza delle condizioni dovrà pertanto essere svolta in forma coordinata.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP
Enti coinvolti: Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina e Catania

- 3) Per quanto concerne le stazioni e le fermate, dovranno essere elaborati nell'ambito del progetto esecutivo adeguati approfondimenti riguardanti:
- le connessioni territoriali e l'intermodalità
 - il progetto di inserimento paesaggistico dei nuovi volumi, che consenta di integrare al meglio gli edifici ai diversi contesti, in diversa misura naturali o antropizzati
 - l'inserimento della componente vegetazione
 - i parcheggi e la viabilità di accesso (minore consumo di suolo, migliore inserimento nella morfologia orografica, vegetazione, ombreggiatura)
 - l'uso di materiali di rivestimento che garantiscano un approccio sostenibile, con eventuale integrazione di sistemi di approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, ove compatibili con la coerenza e la qualità del progetto architettonico.



La presente condizione integra la condizione ambientale n. 5 del Parere n. 3166 CTVA. La verifica di ottemperanza delle due condizioni dovrà pertanto essere svolta in forma coordinata.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP
Enti coinvolti: Regione Siciliana - Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania e Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina

- 4) Per quanto concerne la linea ferroviaria storica in dismissione, dovrà essere privilegiato il criterio di un recupero dell'infrastruttura nella sua continuità, finalizzato al suo riutilizzo come potenziale percorso ciclo-pedonale vista la rilevanza storica del tracciato e il suo interesse paesaggistico. Questa soluzione potrà costituire un'alternativa di mobilità dolce per i collegamenti tra gli abitati costieri, ma anche per la realizzazione della già prevista connessione ad un network di infrastrutture di scala superiore (Ciclovía Magna Grecia). Un approfondimento sarà richiesto in particolare per il tratto Alcantara-Letojanni che il progetto prevede di mantenere in esercizio, per il quale dovrà essere valutata un'ipotesi alternativa di completamento e riconnessione del percorso ciclopedonale.
- Dovranno essere inoltre previsti approfondimenti con ipotesi di recupero e rifunzionalizzazione con usi compatibili degli edifici delle stazioni dismesse.
- Potrà essere valutata l'opportunità di attivare sul tema un'interlocuzione con le amministrazioni locali, come richiesto dalla Soprintendenza di Catania.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP
Ente coinvolto: Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina e Catania

- 5) Per quanto concerne il sistema delle fiumare interessate dall'attraversamento ferroviario,
- dovrà essere sviluppato un approfondimento volto a individuare nell'ambito delle compensazioni ambientali, come meglio specificato nel parere dell'Osservatorio, commisurate opere di rinaturalizzazione delle fiumare (obiettivo specifico dettato dalle NTA del Piano paesaggistico per i paesaggi locali interessati dal progetto). Tale



studio avrà come obiettivo il ripristino del trasporto solido ormai compromesso dall'antropizzazione avvenuta, privilegiando i corsi d'acqua in corrispondenza dei quali risulta più marcato il fenomeno dell'erosione costiera.

- nell'ambito dei progetti paesaggistici dovranno essere impiegate, in luogo delle previste alberature di alto fusto, "fitocenosi adatte per lo sviluppo della vegetazione pioniera nelle aree golenali dei corsi d'acqua". Le specie adottate dovranno essere scelte tra quelle elencate dal DPRS 28/06/2000 e gli interventi dovranno essere condotti in accordo con le indicazioni fornite dai Piani paesaggistici di Catania e Messina all'art. 12 delle rispettive NTA.

Inoltre, in particolare nel caso della valle dell'Alcantara, andrà attentamente considerata in fase di progettazione, in quanto parte costituente del paesaggio agrario esistente, ove questo sia compatibile con gli aspetti idrogeologici e ambientali, anche l'attuale presenza di coltivazioni di scala minuta di agrumi ed altre specie.

La presente condizione integra la condizione ambientale n. 12 del Parere n. 3166 CTVA (ricompresa con il parere n. 3289 CTVA nella n. 8). La verifica di ottemperanza delle due condizioni dovrà pertanto essere svolta in forma coordinata.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP
Ente coinvolto: Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina e Catania

- 6) Per quanto concerne l'utilizzo finale dei materiali provenienti dagli scavi, e ferme restando la necessità di ottenere le necessarie autorizzazioni regionali, compresa l'autorizzazione paesaggistica, e le eventuali verifiche di natura archeologica per i singoli progetti, il ripristino paesaggistico delle cave dismesse dovrà essere realizzato seguendo le tecniche dell'ingegneria naturalistica, e nel rispetto delle diverse condizioni geomorfologiche dei luoghi, singolarmente verificati e dettagliati, con particolare attenzione a tutti i siti che ricadono in area vincolata dal punto di vista paesaggistico, per i quali dovranno essere rispettate le NTA dei diversi Piani paesaggistici d'ambito, prevedendo in ogni caso, per quanto riguarda la scelta della vegetazione, l'impianto di specie autoctone certificate come locali;

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase di progettazione esecutiva;



- **Verifica di ottemperanza:** Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali

7) Per quanto concerne in particolare il rimodellamento della cava Fiumara – Castro nel comune di Lentini (SR), prossimo al sito “Monte Casale di S. Basilio - C.da Castellana”, dovrà essere prodotta la Valutazione del rischio archeologico, ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs 50/2016. La Valutazione dell’Impatto Archeologico dovrà essere elaborata in seguito a ricognizioni in modalità tradizionale (survey a piedi), con esame autoptico. Sarà necessario includere nelle analisi da effettuarsi, anche l’esame delle pareti di roccia dell’area della cava per escludere la presenza di eventuali depositi paleontologici. La valutazione dovrà includere infine le aree destinate a cantieri fissi e mobili, nonché una fascia di 40 metri dalle opere e lo studio di impatto visivo rispetto a eventuali aree e monumenti di valenza archeologica. I risultati delle indagini potranno comportare modifiche anche significative al progetto.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: archeologia
- **Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM– Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva);
- **Verifica di ottemperanza:** Regione Siciliana - Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Siracusa

8) Per quanto concerne l’intervento sul litorale di Sant’Alessio Siculo, si dovrà elaborare una variante nell’ambito del progetto esecutivo che tenga conto delle indicazioni dell’Osservatorio Regionale, perseguendo l’eliminazione dal progetto dei pennelli a mare e verificando la percorribilità dell’ipotesi di impiegare le terre provenienti dagli scavi come materiale utile a creare un nuovo spazio pubblico, come zona di filtro tra il lungomare esistente, su cui si affaccia il centro abitato, e la nuova linea di costa, generata attraverso l’avanzamento dell’arenile attuale;

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: paesaggio
- **Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM– Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva);
- **Verifica di ottemperanza:** Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo - DG ABAP
Ente coinvolto: Regione Siciliana - Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina

9) Per quanto concerne l’archeologia marina, dovranno essere effettuate su tutta l’area di ripascimento prevista indagini preventive visive, e sotto la direzione della Soprintendenza del Mare, da parte di un archeologo subacqueo munito dei titoli



professionali di cui alla normativa vigente, con oneri a carico della stazione appaltante (D. lgs 50/2016 art, 25 c. 12), al fine di appurare la presenza o meno di reperti di interesse culturale. Lo stesso professionista dovrà firmare la relazione archeologica ed effettuare opera di sorveglianza archeologica durante i lavori qualora si rendano necessari scavi;

qualora in fase cantiere siano individuate evidenze culturali subacquee dovranno essere consentite tutte le verifiche di rito, le operazioni di documentazione, scavo ed eventuale recupero, con oneri a carico del committente ai sensi dell'art. 28 comma 4 del D. Lgs. 42/2004;

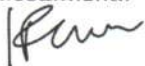
eventuali variazioni apportate al progetto che interessino l'ambiente sottomarino dovranno essere preventivamente autorizzate dalla Soprintendenza del Mare.

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: beni culturali – archeologia
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** ANTE OPERAM - Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva);
IN CORSO D'OPERA - Fase di Cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)
- **Verifica di ottemperanza:** Regione Siciliana - Soprintendenza del Mare

10) Per quanto concerne gli aspetti archeologici, considerato che formano parte della documentazione presentata anche i saggi e le indagini preventive richieste e già valutate dalle Soprintendenze di Messina e di Catania, occorrerà fare riferimento ai contenuti e alle indicazioni espressi dalle stesse Soprintendenze con i rispettivi pareri prot. n. 3371 del 11/06/2018 e prot. n. 10365 dell'08/06/2018;

- **Ambito di applicazione:** componenti/patrimonio culturale: beni culturali – archeologica
- **Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:** IN CORSO D'OPERA - Fase di Cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)
- **Verifica di ottemperanza:** Regione Siciliana - Soprintendenze per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina e Catania

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. Isabella Fera)



Il Dirigente del Servizio
(Arch. Roberto Banchini)

IL DIRETTORE GENERALE
(Arch. Federica GALLONI)



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it