

REPUBBLICA ITALIANA

D.A. n. 399 /GAB



REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
L'ASSESSORE

- VISTO** lo Statuto della Regione Siciliana, convertito in legge costituzionale 26.02.1948, n° 2, e le successive leggi costituzionali di modifica;
- VISTA** la Legge Regionale 10.04.1978, n° 2 recante “*Nuove norme per l'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione*”;
- VISTA** la Legge 22.02.1994, n.146;
- VISTA** la Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati che sostituisce ed abroga la Direttiva 85/337/CEE;
- VISTO** il D.P.R. 08.09.1997, n. 357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e ss.mm.ii.;
- VISTO** il D.Lgs. n° 152 del 03.04.2006 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii.;
- VISTO** il Decreto A.R.T.A. 30.03.2007 “Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni”;
- VISTA** la legge regionale del 12.08.2014, n. 21, ed in particolare l'articolo 68, comma 4 il quale stabilisce che i decreti assessoriali, contemporaneamente alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana, devono essere per esteso pubblicati nel sito internet della Regione siciliana;
- VISTA** la Delibera di Giunta n.48 del 26.02.2015;
- VISTO** l'atto di indirizzo Assessoriale n. 1484 /Gab dell'11.03.2015 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTO** la nota prot. n. 12333 del 16.03.2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dell'Ambiente impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26.2.2015;
- VISTO** il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30.03.2015 “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24.06.2014 n.91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11.08.2014 n.116;
- VISTA** la L.R. 07.05.2015, n. 9 “*Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2015. Legge di stabilità regionale*” ed in particolare l'art. 91 “*Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale*”;
- VISTO** il D.P. n. 472/Area 1^/S.G. del 04.11.2015 con il quale è stato preposto alla nomina di Assessore regionale all'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente il Dott. Maurizio Croce;
- VISTO** la legge regionale 17.03.2016, n° 3. Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2016. Legge di stabilità regionale;
- VISTO** la legge regionale 17.03.2016, n° 4. Bilancio di previsione della Regione Siciliana per l'esercizio finanziario 2016 e Bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018;
- VISTO** la deliberazione di Giunta n° 76 del 22.03.2016 “Legge di stabilità regionale 2016 e bilancio di previsione 2016 – Decreto legislativo 23 giugno 2011, n° 118 – Allegato 4/1- 9.2- Documento tecnico di accompagnamento e bilancio finanziario gestionale per l'anno 2016;
- VISTO** il D.P.R. 14.06.2016 n.12 di rimodulazione degli assetti organizzativi dei Dipartimenti Regionali;
- CONSIDERATO** che sono sottoposti alle procedure di compatibilità ambientale di competenza delle regioni i progetti di cui all'Allegato III alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.,

quelli di cui all'Allegato IV alla medesima Parte qualora ricadano, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette, nonché i progetti indicati nell'Allegato IV a seguito della procedura di verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;

VISTA l'istanza avanzata in data 17.05.2016 dalla Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l., acquisita al prot. ARTA n. 37432 del 26.06.2012, con la quale è stata richiesta l'attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e della Valutazione di Incidenza art. 5 del D.P.R. 357/97, per il "**Progetto di un centro commerciale con relativo raccordo autostradale**" in località Tremestieri.

VISTA la documentazione allegata alla suddetta istanza consistente in:

- "Relazione Comparativa" tra il progetto del centro commerciale e del relativo raccordo autostradale (approvati con D.R.S. n.431 del 14.05.2008 e con provvedimento del Servizio VAS-VIA prot.n.29967 del 23.05.2012) e il progetto complessivo rimodulato di cui alle istanze presentate all'ARTA l'11.04.2013 e successive integrazioni, copia in originale cartacea ed in formato digitale (CD), con i seguenti allegati:

1. Tav F-1 – PLANIMETRIE DI PROGETTO – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
2. Tav F-2 – PLANIMETRIE COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
3. Tav F-3 – PROSPETTI E SEZIONI COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
4. DRS 431 del 14.05.2008;
5. Parere prot. N. 29967 del 23.05.2012;
6. Istanze 11.04.2013 e successive integrazioni;
7. L'analisi di funzionalità di rete;
8. Lo studio ante operam sul clima acustico;
9. Il piano di cantierizzazione;
10. La relazione paesaggistica;
11. La relazione idrologica ed idraulica;
12. La relazione di trattamento delle acque di piattaforma;
13. Tav F-4 – Tavola di confronto dei progetti e sezione di scavo;
14. Tav F-5 – CENTRO COMMERCIALE;
15. Tav F-6 – PIAZZALI ESTERNI CONTROTERRA;
16. Tav F-7 – AREE A VERDE;
17. Tav F-8 – VIABILITA';

- ricevuta di pagamento relativa all'importo già versato alla Regione Siciliana per l'istruttoria della pratica;

VISTA la nota del 17.05.2016, acquisita al prot. ARTA n.35016 del 25.05.2016, con la quale la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l. ha trasmesso per competenza al Servizio 3 "Assetto del territorio e difesa del suolo" del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato e per conoscenza al Servizio 1 del medesimo Dipartimento lo *studio di compatibilità idraulica*;

VISTA la nota prot.n.42431 del 21.06.2016 con la quale il Servizio 3 "Assetto del territorio e difesa del suolo" del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato ha ritenuto, la realizzazione delle opere, compatibili idraulicamente a condizione;

VISTA la nota prot.n.52590 del 09.08.2016 con la quale il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato, a seguito dell'incontro tenutosi in data 20.07.2016, presso questo Assessorato, con la Società proponente ed i tecnici incaricati, ha richiesto alla Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l. ed al comune di Messina documentazione atta a valutare se assoggettare il progetto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.);

VISTA la nota prot.n.220162 del 24.08.2016, acquisita al prot. ARTA n.56940 del 30.08.2016, con la quale il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina ha riscontrato la nota prot.n.52590 del 09.08.2016 del Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato;

VISTA la nota prot.n.255810 del 04.10.2016 acquisita al prot. ARTA n.64754 del 04.10.2016 con la quale il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina, in riscontro all'incontro tenutosi in data 20.07.2016 presso il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato, ha trasmesso copia della deliberazione di G.M. n.440 del 28.06.2016 di approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni della Conferenza di servizi del 20.04.2012, del 15.05.2012 e del 20.06.2012;

VISTO il rapporto istruttorio / parere ambientale del Servizio 1 VAS-VIA del Dipartimento dell'Ambiente di questo Assessorato prot. n. 74138 dell'11.11.2016;

CONSIDERATO che:

- il progetto in esame, per il quale, a seguito di modifiche ritenute sostanziali, si chiede il rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A., è stato già valutato ambientalmente sia con il rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale D.R.S. n.431 del 14.05.2008, ai sensi dell'art.26 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e dell'art.5 del D.P.R. n.357/97 per il "*Progetto edilizio e delle opere di urbanizzazione di un centro commerciale*" che con successivo rilascio, con nota prot.n.29967 del 23.05.2012, del provvedimento di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e valutazione d'incidenza ex art. 5 del D.P.R. 357/97 per il "*Progetto definitivo di realizzazione del Raccordo Autostradale Messina Zafferia con la SS 114 nell'ambito del Progetto del Centro Commerciale Tremestieri*";
- l'intervento rientra nella tipologia progettuale individuata dall'allegato IV del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. punto 8. Altri progetti, lett. t) "modifiche o estensioni di progetti... già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente";
- l'aspetto urbanistico del progetto originario è stato già considerato con i provvedimenti sopraccitati, sia per quanto attiene il centro commerciale e le opere di urbanizzazione che per il raccordo autostradale. La localizzazione e la tipologia del progetto modificato oggetto di valutazione è rimasta invariata rispetto a quelli già assentiti ambientalmente e che con nota prot.n.220162 del 24.08.2016 acquisita al prot. ARTA n.56940 del 30.08.2016 il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina ha rappresentato, tra l'altro, che "*... trattasi di intervento conforme allo strumento urbanistico e soggetto a rilascio di concessione edilizia diretta ai sensi dell'art. 28 bis delle N.A. del P.R.G., nonché di opera pubblica singola la cui autorizzazione ha per legge l'effetto di variante al P.R.G. (cfr. art.6 c. 12 D.L.vo 152/06 e s.m.i.), ...*", e con successiva nota prot.n.255810 del 04.10.2016 acquisita al prot. ARTA n.64754 del 04.10.2016 lo stesso Dipartimento del comune di Messina ha trasmesso copia della deliberazione di G.M. n.440 del 28.06.2016 di approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni della Conferenza di servizi del 20.04.2012, del 15.05.2012 e del 20.06.2012, nella quale tra l'altro si prende atto che "*... ai sensi dell'art. 65 bis delle N.T.A. del Piano Regolatore, che recita " L'indicazione grafica delle zone destinate alla viabilità nelle tavole di azionamento del P.R.G. ha valore indicativo ai fini del progetto esecutivo dell'opera (anche con riferimento ai limiti dimensionali richiesti dalla normativa vigente) e fino all'approvazione dello stesso, il quale potrà pertanto discostarsi lievemente, per giustificati motivi, dalle previsioni grafiche del P.R.G., senza che ciò costituisca difformità nei confronti dello strumento urbanistico stesso" – Il progetto di adeguamento alle prescrizioni della Conferenza di servizi in oggetto deve ritenersi conforme alla variante urbanistica approvata con **Disposizione Commissariale n.46/2012, come risulta dal verbale di validazione prot.n. 17910 del 22.01.2016**;";*
- per il **centro commerciale** la modifica sostanziale, lasciando invariata la superficie lorda di pavimento (Su) pari a 26.412 mq, riguarda l'andamento piano volumetrico, passando da due elevazioni fuori terra ad una sola elevazione fuori terra, con un aumento della superficie coperta pari a circa 8.770 mq, ma che tale superficie, nel progetto originario, risultava già occupata prevalentemente da parcheggi ed in minore parte dalla viabilità interna, non ravvisando, pertanto, un nuovo consumo di suolo;

- il materiale derivante dagli scavi del centro commerciale modificato si ridurrà di 80.000 mc, passando dai circa 120.000 mc stimati per il progetto originario a 40.000 mc, che saranno riutilizzati in situ per la modellazione delle aree di pertinenza;
- per il **raccordo autostradale** le modifiche, dettate dalla richiesta ANAS (prot.n.CDG-0092347 del 28.06.2012) e consistenti in adeguamento raggi di curvatura, spostamento rotatoria e traslazione percorso, eliminazione innesto in uscita insediamento commerciale, eliminazione raccordo e realizzazione nuova rotatoria, eliminazione rotatoria, che non comportano, così come indicato nella documentazione presentata, “... *variazioni nell’impatto ambientale.*”, produrranno una diminuzione della superficie impegnata rispetto al progetto originario inferiore di 1.670 mq, passando, escluso i marciapiedi, da 71.430 mq a 69.760 mq, con conseguente riduzione della superficie impermeabile, anche se non comporterà una riduzione della superficie complessiva permeabile, comprendente anche il centro commerciale, che resterà pressoché costante rispetto al progetto originario del centro commerciale (anno 2008) e di quello del raccordo autostradale (anno 2012);
- per il materiale proveniente dagli scavi del raccordo autostradale, non si condivide la soluzione dell’allontanamento dell’eventuale materiale in esubero in discarica, prevista nell’elaborato V/O “Relazione paesaggistica” al paragrafo - Cave e discariche da utilizzare e che pertanto, la prescrizione presente nel parere di questo Assessorato prot.n.28867 del 23.05.2012:

“ - *i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell’ambito dei lavori in argomento, conferendo, ai sensi del D.A. 11.12.2008, gli eventuali residui eccedenti presso discariche regolarmente autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e previa verifica della ricettività delle stesse in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire;*”

si ritiene sostituita dalla seguente prescrizione:

“ - *i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell’ambito dei lavori in argomento; mentre gli eventuali residui eccedenti, se sottoprodotti ai sensi dell’art.184-bis del D.L.vo 152/06, dovranno essere riutilizzati, per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati; in caso contrario il materiale dovrà essere allontanato in centri di recupero autorizzati. A tal proposito andranno prodotti, attraverso la presentazione di elaborato grafico, i relativi percorsi dal sito di progetto a quello di destinazione. e trasmessa la relativa verifica della ricettività in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire.*”
- per quanto riguarda la **valutazione di incidenza** l’area di attività è esterna ai Siti di Rete Natura 2000 che a pag. 32 della “Relazione paesaggistica” del raccordo autostradale è stata “... *chiesta la verifica di screening* ...” e che le refluenze sullo Z.P.S. avente cod. ITA 030042, posto nel punto più vicino a distanza di circa 250 m., sono già state valutate, con D.R.S. n.431 del 14.05.2008 per il centro commerciale e opere di urbanizzazione e con nota prot.n.29967 del 23.05.2012 per il raccordo autostradale, evidenziando per entrambi che “... *l’intervento proposto non ha incidenza significativa sullo Z.P.S....*” si è convenuto di considerare la richiesta di valutazione di incidenza come verifica (screening) ai sensi dell’art.4 comma 1 del Decreto ARTA del 30.03.2007. Pertanto, considerato che le modifiche apportate al progetto originario non comportano cambiamenti e/o alterazioni a carico di habitat e specie di interesse comunitario si ribadisce quanto già espresso circa la non incidenza significativa sullo Z.P.S. avente cod. ITA 030042;

CONSIDERATO che l’istanza e gli allegati sono stati pubblicati il 06.07.2016 sul sito web del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato (portale SI.VVI) e che nei 45 giorni successivi alla pubblicazione non sono pervenute osservazioni ai sensi dell’art.20 del D.L.vo 152/06;

PRESO ATTO che il proponente ha provveduto al pagamento degli oneri istruttori ai sensi dell’art.91 della L.R. 07.05.2015, n. 9;

RITENUTO di condividere il sopra citato rapporto istruttorio /parere ambientale prot.n. 74138 dell’11.11.2016 con il quale il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato esprime il parere che il progetto non dovrà essere sottoposto alla procedura di V.I.A.;

FATTI SALVI i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi;

A termine delle vigenti disposizioni

DECRETA

Art. 1 Per quanto sopra descritto, esaminati gli elaborati tecnici prodotti dalla Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l. in qualità di Proponente del “*Progetto di un centro commerciale con relativo raccordo autostradale*” in località Tremestieri nel comune di Messina, si ritiene esperita la procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., e di valutazione di incidenza ai sensi dell’art.5 del D.P.R. 357/97 e che il progetto non debba essere sottoposto alla procedura di V.I.A. prevista dall’art. 23 del medesimo decreto legislativo, a condizione che vengano osservate le seguenti prescrizioni:

1. sono fatte salve tutte le prescrizioni previste dal D.R.S. n.431 del 14.05.2008 e dal provvedimento prot.n.29967 del 23.05.2012 se non in contrasto con quelle previste da questo decreto;
2. fanno parte integrante di questo provvedimento le condizioni di cui alla nota prot.n.42431 del 21.06.2016 del Servizio 3 “Assetto del territorio e difesa del suolo” del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato, che ha ritenuto “ *... che la realizzazione delle opere oggetto dello studio idrologico idraulico trasmesso, attesa anche la contestuale eliminazione delle strade e degli accessi tuttora presenti in alveo, sia **compatibile** con la distribuzione dei tiranti e delle velocità delle correnti idriche all’interno dell’alveo del torrente Zafferia calcolate relativamente alle tre portate di riferimento del PAI 850, 100, 300) a condizione che:*
 - *siano acquisite le concessioni e autorizzazioni necessarie all’esecuzione degli interventi in aree appartenenti al demanio idrico fluviale;*
 - *siano preventivamente realizzate tutte quelle opere necessarie a garantire la continuità delle difese spondali così come da progetto, eliminando tutti i varchi (cancelli, ingressi a fondi privati) che allo stato di fatto si affacciano sull’alveo del torrente Zafferia;*
 - *si preveda nelle successive fasi progettuali un programma di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere costruite tale da mantenere invariati nel tempo i valori geometrici e di scabrezza della sezione del torrente Zafferia rispetto a quelli utilizzati nella modellazione idraulica.”;*
3. in merito ad alcune prescrizioni previste dal provvedimento prot.n.29967 del 23.05.2012 e di seguito elencate si rileva quanto segue:
 - *“le acque provenienti dai piazzali e dai parcheggi, dovranno essere sottoposti a preventivi processi di grigliatura, dissabbiatura e disoleatura, e riutilizzate per l’irrigazione del verde e per il lavaggio di strade e piazzali;”;*
non sono state considerate le aree destinate a parcheggio autoveicoli, realizzate a seguito della rimodulazione del centro commerciale e del raccordo autostradale, di cui all’elaborato F-6 “Piazzali esterni contro terra” - Confronto tra il progetto del 2008 e progetto presentato del 2013 - con pavimentazione in blocchetti di cls forati autobloccanti e permeabili;
 - *“si dovrà prevedere un piano di manutenzione periodica delle opere drenanti previste in progetto, al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali;”;*
le operazioni di manutenzione periodica tra l’altro non specificate nel merito, dovranno essere estese a tutte le opere drenanti previste nel progetto del raccordo autostradale;
 - *“nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalle sedi stradali da adeguare e da realizzare, laddove non previsto, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di disabbiatura e disoleatura i cui residui saranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia;”;*

premessi che si ritiene che per acque meteoriche si intendano quelle di prima pioggia, poiché nulla viene detto sullo smaltimento periodico dei residui di trattamento, si ritiene che tali residui vadano smaltiti in appositi siti autorizzati secondo la vigente normativa in materia; mentre si ritiene che per acque meteoriche si intendano quelle di prima pioggia. Inoltre, occorre fornire un elaborato grafico con l'indicazione dell'ubicazione dell'impianto di trattamento, dei percorsi delle acque meteoriche e del relativo punto di recapito finale.

4. dovranno essere integralmente realizzati tutti gli elementi di mitigazione e di riduzione degli impatti sull'ambiente, previsti in progetto, qualora non confliggano con le ulteriori sottostanti prescrizioni;
5. in fase di esercizio del centro commerciale la raccolta dei rifiuti dovrà avvenire sotto forma di differenziata (carta e cartone, legno, plastica, alluminio, acciaio e vetro); mentre la parte organica, ove possibile, dovrà essere trattata realizzando un microimpianto di compostaggio ottenendo un fertilizzante da utilizzare per le aree destinate a verde;
6. gli esiti del monitoraggio faunistico, floristico ed ecosistemico, previsto nell'elaborato V/O "Relazione paesaggistica" – Raccordo autostradale – al paragrafo "Interventi di ottimizzazione ambientale" con cadenza bimestrale nei 2 anni successivi al completamento dell'intervento, dovranno essere trasmessi, come relazione descrittiva, anche al Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato per opportuna conoscenza;
7. l'illuminazione esterna dei parcheggi, dei piazzali, della viabilità e delle rotatorie, ove prevista, dovrà essere realizzata con punti luce alimentati da fotovoltaico a diodi Led e conforme alla normativa UNI 10819 e UNI 11248 sull'inquinamento luminoso, dovranno inoltre essere previsti sistemi di regolazione elettronica dell'emissione luminosa. Nessun impianto energetico, tranne i generatori di emergenza, potrà essere alimentato a gasolio; si dovranno invece utilizzare primariamente fonti energetiche rinnovabili e, ove non sufficienti, impianti termici a basso impatto ambientale (es. gas metano) con recupero energetico;
8. a seguito del nuovo aspetto dimensionale del centro commerciale, si valuti una riqualificazione architettonica, oltre che per l'aspetto compositivo anche per l'aspetto del risparmio energetico, considerato che per l'edificio costituente il centro commerciale dovrà essere garantita una efficienza energetica complessiva pari ad almeno alla classe "A1", in conformità alla normativa vigente - Decreto Ministeriale del 26 giugno 2015 di Adeguamento del decreto del Ministro dello sviluppo economico, 26 giugno 2009 - "Linee guida nazionali sulla certificazione energetica degli edifici"-;
9. ai fini dell'incremento dell'autonomia energetica si ritiene che la percentuale di integrazione richiesta dal D.L.vo n.28/2011 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE" debba essere pari a non meno del 30%; tale valore dovrà essere raggiunto attraverso tutte le soluzioni tecnologiche disponibili di fonti rinnovabili;
10. relativamente all'incremento dell'area di parcheggio presente nella superficie di copertura ed a seguito della rimodulazione dei parcheggi esterni al centro commerciale, ai fini mitigativi dell'impatto della struttura, si raccomanda di estendere la realizzazione della copertura di tipo fotovoltaico alle intere aree sopra descritte, con il duplice scopo di incrementare la sostenibilità energetica e di ridurre gli effetti termici determinati dalla notevole superficie impermeabilizzata. Per la parte di superficie di copertura ove non sia possibile realizzare l'impianto fotovoltaico, ai fini del contenimento dell'effetto isola di calore, le strutture di copertura dovranno essere realizzate mediante l'utilizzo di materiali ad elevata capacità di riflettere l'irradiazione solare incidente e, al contempo, di emettere energia termica nell'infrarosso; le prestazioni di tali materiali dovranno essere garantite nel tempo attraverso interventi di manutenzione programmata;
11. ottimizzare il trasporto del materiale di cantiere utilizzando mezzi di grande capacità, al fine di ridurre il numero di spostamenti e, quindi, l'impatto sul traffico locale;
12. il trasporto dei materiali nei camion all'interno ed all'esterno dell'area dovrà avvenire con idonea copertura impermeabile;

13. dalla “Relazione paesaggistica” del raccordo autostradale capitolo - Definizione delle misure di mitigazione degli impatti - si evince che “ *Durante i processi di cantierizzazione verranno raccolte le acque reflue prodotte direttamente o indirettamente dai lavori per evitare ogni possibile apporto di inquinanti nei terreni e nei corpi acquiferi superficiali e sotterranei.*”, ma nulla viene detto in merito alle modalità di smaltimento delle stesse. Pertanto, le stesse acque reflue andranno smaltite nella fognatura comunale se trattasi di acque reflue domestiche o assimilabili, previa approvazione dell’Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell’art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. che cita: “... *purchè osservino i regolamenti emanati dal soggetto gestore del servizio idrico integrato ed approvati dall’ente di governo dell’ambito competente.*” o smaltite secondo le modalità previste dalla normativa sui rifiuti D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. se trattasi di acque reflue di lavorazione o tecnologiche. Anche per i lavori di realizzazione del centro commerciale, non si evincono le modalità di smaltimento a cui sottoporre la medesima tipologia di refluo; pertanto, si ritiene che tali analoghi reflui debbano essere analogamente smaltiti;
14. le acque domestiche o assimilabili del centro commerciale dovranno essere smaltite nella fognatura comunale previa approvazione dell’Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell’art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii.;
15. le acque meteoriche di piattaforma, dei piazzali e dei parcheggi, previo pretrattamento per quelle di prima pioggia, dovranno rispettare, in relazione al recettore previsto, i limiti di emissioni dettati dall’allegato 5 alla Parte terza del D.Lgs. 152/06, che regolano attualmente la qualità delle acque reflue da inviare al recettore;
16. dovrà essere verificata sia la possibilità di concordare con l’Amministrazione Comunale di Messina la fattibilità di far rientrare lo stesso centro commerciale nella rete dei trasporti pubblici, previo accordo con le società dei trasporti pubblici locali, che quella di utilizzo di navette di collegamento tra lo stesso centro commerciale con dei punti di raccolta strategicamente ubicati quali parcheggi, piazze, etc.;
17. per quanto attiene il raccordo autostradale, i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell’ambito dei lavori in argomento; mentre gli eventuali residui eccedenti, se sottoprodotti ai sensi dell’art.184-bis del D.L.vo 152/06, dovranno essere riutilizzati, per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati; in caso contrario il materiale dovrà essere allontanato in centri di recupero autorizzati. A tal proposito andranno prodotti, attraverso la presentazione di elaborato grafico, i relativi percorsi dal sito di progetto a quello di destinazione. e trasmessa la relativa verifica della ricettività in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire.
18. nella fase ante operam dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio, di concerto con l’ARPA competente per territorio, relativa alla componente atmosfera, in modo da costituire elemento di confronto per i monitoraggi in fase in operam e post operam. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all’ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio.
19. nella fase in operam dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio di concerto con l’ARPA competente per territorio relativa alle componenti rumore, vibrazioni ed emissioni in atmosfera, finalizzata al controllo della qualità dell’ambiente attraverso la verifica del rispetto dei valori limite definiti dalla normativa vigente. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all’ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio, sulla valutazione circa la loro compatibilità e l’indicazione delle eventuali misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull’ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell’art.28 del D.L.vo 152/06;
20. si prende atto di quanto previsto nella documentazione trasmessa in merito a *futuri rilievi fonometrici* per verificare lo stato di post operam soprattutto per la rumorosità prodotta

dall'incremento veicolare; pur tuttavia, si ritiene che le stesse vadano concordate con l'ARPA territorialmente competente e che debbano essere estese anche alla componente atmosfera. Tale programma di monitoraggio che oltre alla componente acustica dovrà prevedere, quindi, anche quella atmosferica, dovrà avere una durata minima di due anni (almeno 3 misurazioni per anno), dovrà essere finalizzato a verificare l'entità dell'incremento dei livelli di rumore e di inquinamento atmosferico, il rispetto dei limiti e la necessità di eventuali misure mitigative. Al termine del monitoraggio dovrà essere redatta relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio, sulla valutazione circa la loro compatibilità e l'indicazione delle eventuali misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione, da inviare a questo Assessorato ed all'ARPA competente per territorio, alla quale andranno trasmessi anche i risultati delle misurazioni. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell'art.28 del D.L.vo 152/06;

21. il progetto dovrà essere realizzato nei dettagli, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate; ogni eventuale variazione dello stesso dovrà essere preventivamente autorizzata da questo Assessorato;
22. il progetto esecutivo rielaborato secondo le superiori prescrizioni in conformità ai pareri espressi dagli altri Enti preposti, dovrà essere trasmesso a questo Dipartimento prima dell'inizio dei lavori, i quali potranno avere corso solo a seguito della positiva verifica di ottemperanza di cui all'art. 29 comma 2 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii..

ART.2 Il sopra citato rapporto istruttorio /parere ambientale prot.n. 74138 dell'11.11.2016 è parte integrante di questo provvedimento.

ART.3 Costituiscono parte integrante del presente decreto i seguenti elaborati allegati:

- “Relazione Comparativa” tra il progetto del centro commerciale e del relativo raccordo autostradale (approvati con D.R.S. n.431 del 14.05.2008 e con provvedimento del Servizio VAS-VIA prot.n.29967 del 23.05.2012) e il progetto complessivo rimodulato di cui alle istanze presentate all'ARTA l'11.04.2013 e successive integrazioni, copia in originale cartacea ed in formato digitale (CD), con i seguenti allegati:
 - 10.Tav F-1 – PLANIMETRIE DI PROGETTO – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
 - 11.Tav F-2 – PLANIMETRIE COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
 - 12.Tav F-3 – PROSPETTI E SEZIONI COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
 - 13.DRS 431 del 14.05.2008;
 - 14.Parere prot. N. 29967 del 23.05.2012;
 - 15.Istanze 11.04.2013 e successive integrazioni;
 - 16.L'analisi di funzionalità di rete;
 - 17.Lo studio ante operam sul clima acustico;
 - 18.Il piano di cantierizzazione;
 10. La relazione paesaggistica;
 11. La relazione idrologica ed idraulica;
 12. La relazione di trattamento delle acque di piattaforma;
 13. Tav F-4 – Tavola di confronto dei progetti e sezione di scavo;
 14. Tav F-5 – CENTRO COMMERCIALE;
 15. Tav F-6 – PIAZZALI ESTERNI CONTROTERRA;
 16. Tav F-7 – AREE A VERDE;
 17. Tav F-8 – VIABILITA';
- ricevuta di pagamento relativa all'importo già versato alla Regione Siciliana per l'istruttoria della pratica;

- ART.3** In conformità a quanto previsto dal comma 6, art. 26 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., il progetto in argomento dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla pubblicazione del presente decreto.
- ART.4** Il proponente è onerato, prima dell'inizio dei lavori, di acquisire ogni altra autorizzazione, concessione, parere o nulla osta previsti dalla normativa vigente per l'approvazione dell'opera in questione, ivi compresi quelli di natura urbanistica.
- ART.5** Il Comune di Messina, nell'ambito dell'esercizio delle proprie attività di controllo del territorio, dovrà verificare che i lavori vengano eseguiti nel rispetto dei contenuti del progetto approvato con il presente provvedimento e nel rispetto delle superiori prescrizioni.
- ART.6** Il presente provvedimento è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al citato D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e solo per le opere indicate negli elaborati progettuali trasmessi a questo Assessorato.
- ART.7** Ai sensi dell'art.20 comma 7 del D.lgs.152/06 e s.m.i., il presente decreto sarà pubblicato per estratto sulla GURS a cura dell'autorità competente; dalla data di pubblicazione decorreranno i termini per eventuali impugnazioni in sede giurisdizionale da parte di soggetti interessati;
- ART.8** Il presente decreto sarà pubblicato per intero sia sul sito istituzionale di questo Assessorato in ossequio all'art. 68 della L.R. 12.8.2014, n. 21, sia sul portale SI-VVI del sito istituzionale di questo Assessorato.
- ART.9** Al presente provvedimento è esperibile, entro 60 giorni dalla sua pubblicazione, ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale o entro 120 giorni ricorso straordinario al Presidente della Regione Siciliana.

Palermo, li 15.11.2016

F.to
L'Assessore
(Maurizio Croce)

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE DELL'AMBIENTE
SERVIZIO 1 – V.A.S. - V.I.A.

Tel. 091 – 7077121 – Fax 091 – 7077139

Via Ugo La Malfa, 169 - 90146 Palermo

U.O. S1.3: *Opere marittime e portuali – Opere civili in genere*

Prot.n. 74138

del 11.11.2016

OGGETTO: **ME 49 VIA R44** – Comune di Messina – Società proponente: Iniziative Commerciali ITC s.r.l. (ex Italcantieri s.p.a.) – *“Progetto di un centro commerciale con relativo raccordo autostradale”* – Località Tremestieri - Verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e Valutazione di Incidenza art. 5 del D.P.R. 357/97.

Rapporto istruttorio/ Rapporto ambientale

In data 11.04.2013, acquisita al prot. ARTA n.19736 del 24 aprile 2013, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l ha prodotto istanza, ai fini della verifica ambientale art.20 D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. per il **“Progetto di un centro commerciale”** in località Tremestieri,

In data 11.04.2013, acquisita al prot.ARTA n.19653 del 24.04.2013, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l ha prodotto istanza per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.R.S. n°431 del 14.05.2008 ed alla nota prot.n. 29967 del 23.05.2012 di questo Dipartimento, per il **“Progetto definitivo del raccordo viario tra viabilità autostradale e la SS. 114”** in località Zafferia.

In data 07.11.2014, acquisita al prot. ARTA n.52643 del 13.11.2014, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l., ha integrato l'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.20 del D.L.vo 152/06, per il **“Progetto di un centro commerciale”** con i contenuti di cui all'art.5 del D.P.R. 357/98.

In data 19.03.2015, acquisita al prot. ARTA n.16783 del 10.04.2015, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l., ha rappresentato che avrebbe riprodotto **“ ... la richiesta della verifica di ottemperanza al progetto di raccordo autostradale, non appena sarà completata la progettazione esecutiva così come richiesto da codesto ufficio.”**

Con nota interna prot.n.35005 del 24.07.2015 questo Servizio 1, in merito al **“Progetto di un centro commerciale”**, ha rappresentato l'impossibilità di procedere all'inizio dell'iter istruttorio in assenza di determinazioni da parte del comune di Messina in merito alla V.A.S..

Successivamente con istanza del 17.05.2016, acquisita al prot. ARTA n.35059 del 25.05.2016, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l ha richiesto l'attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e della Valutazione di Incidenza art. 5 del D.P.R. 357/97, per il **“Progetto di un centro commerciale con relativo raccordo autostradale”** in località Tremestieri.

Alla suddetta istanza è stata allegata:

- “Relazione Comparativa” tra il progetto del centro commerciale e del relativo raccordo autostradale (approvati con D.R.S. n.431 del 14.05.2008 e con provvedimento del Servizio VAS-VIA prot.n.29967 del 23.05.2012) e il progetto complessivo rimodulato di cui alle istanze presentate all'ARTA l'11.04.2013 e successive integrazioni, copia in originale cartacea ed in formato digitale (CD), con i seguenti allegati:
 1. Tav F-1 – PLANIMETRIE DI PROGETTO – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
 2. Tav F-2 – PLANIMETRIE COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, progetto di cui al provvedimento n. 29967 del 23.05.2012, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;

3. Tav F-3 – PROSPETTI E SEZIONI COMPARATIVE – Progetto di cui al DRS n. 431 del 14.05.2008, Progetto di cui alla nota del 11.04.2013 e successive integrazioni;
4. DRS 431 del 14.05.2008;
5. Parere prot. N. 29967 del 23.05.2012;
6. Istanze 11.04.2013 e successive integrazioni;
7. L’analisi di funzionalità di rete;
8. Lo studio ante operam sul clima acustico;
9. Il piano di cantierizzazione;
10. La relazione paesaggistica;
11. La relazione idrologica ed idraulica;
12. La relazione di trattamento delle acque di piattaforma;
13. Tav F-4 – Tavola di confronto dei progetti e sezione di scavo;
14. Tav F-5 – CENTRO COMMERCIALE;
15. Tav F-6 – PIAZZALI ESTERNI CONTROTERRA;
16. Tav F-7 – AREE A VERDE;
17. Tav F-8 – VIABILITA’;

- ricevuta di pagamento relativa all’importo già versato alla Regione Siciliana per l’istruttoria della pratica.

Publicato il 31.05.2015 sul portale SI-VVI del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato.

Non sono pervenute osservazioni nei termini previsti dal comma 3 art. 20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii.

Con nota del 17.05.2016, acquisita al prot. ARTA n.35016 del 25.05.2016, la Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l ha trasmesso per competenza al Servizio 3 “Assetto del territorio e difesa del suolo” del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato e per conoscenza al Servizio 1 del medesimo Dipartimento di questo Assessorato lo *studio di compatibilità idraulica* costituito dai seguenti elaborati in copia cartacea ed in formato digitale (CD):

- Tav. D-a3 - Relazione tecnica;
- Tav. D-a4 - Appendice;
- Tav. D-a5 – Planimetria e profilo.

Con nota prot.n.42431 del 21.06.2016 il Servizio 3 “Assetto del territorio e difesa del suolo” del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato ha ritenuto compatibile idraulicamente a condizione la realizzazione delle opere.

A seguito dell’incontro tenutosi in data 20.07.2016 con la Società proponente ed i tecnici incaricati il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato, con nota prot.n.52590 del 09.08.2016 ha richiesto alla Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l. ed al comune di Messina documentazione atta a valutare se assoggettare il progetto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

Con nota prot.n.220162 del 24.08.2016 acquisita al prot. ARTA n.56940 del 30.08.2016 il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina ha riscontrato la nota prot.n.52590 del 09.08.2016 del Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato.

Con nota prot.n.255810 del 04.10.2016 acquisita al prot. ARTA n.64754 del 04.10.2016 il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina in riscontro all’incontro tenutosi in data 20.07.2016 presso il Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato ha trasmesso copia della deliberazione di G.M. n.440 del 28.06.2016 di approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni della Conferenza di servizi del 20.04.2012, del 15.05.2012 e del 20.06.2012.

Dagli elaborati presenti agli atti si riporta quanto di seguito trascritto:

Punto 1 – RELAZIONE GENERALE

STORIA DEL PROGETTO

Il progetto di cui trattasi nasce per l’ARTA nel 2008 con il DRS 431 del 14.05.2008, che approvava il progetto del solo centro commerciale con le sue urbanizzazioni. Il passo successivo è del 2012, quando il progetto viene presentato all’ARTA nel suo complesso, pur con istanze separate, essendo emersa nel frattempo l’esigenza del comune di Messina di realizzare anche il raccordo autostradale di collegamento diretto alla ex SS 114, a servizio del centro commerciale e di tutta l’area commerciale della zona sud della città.

Si arriva così al provvedimento prot. n. 29967 del 23.05.2012 di approvazione del raccordo, mentre si arena la procedura del centro commerciale (ancora nella versione a due piani), perché nel frattempo il Dipartimento Edilizia comunale costringe i progettisti ad una rielaborazione per trasformare il progetto su un solo piano.

Nel frattempo interviene, limitatamente al raccordo, a seguito di conferenza di servizi convocata dal RUP, l'approvazione del progetto definitivo con Disposizione n. 46 del 30.06.2012 del Commissario ex OPCM, anche in variante al PRG.

Il progetto complessivo, inteso come l'insieme del centro commerciale e del raccordo, subisce a questo punto un'evoluzione sia per l'intervenuta trasformazione del progetto del centro commerciale su un piano, sia per l'adeguamento del progetto del raccordo alle prescrizioni fatte degli enti (CAS, Ministero Infrastrutture, Soprintendenza, Dipartimento Mobilità Urbana, Dipartimento Opere di Urbanizzazione) in sede di conferenza di servizi.

Si arriva così alla presentazione delle due istanze dell'11.04.2013 (e successive integrazioni) di richiesta all'ARTA per l'approvazione del progetto come modificato sia per quanto riguarda il centro commerciale, che per il raccordo.

ANALISI DEL PROGETTO

La presente relazione tecnico comparativa ha lo scopo di illustrare le sole modifiche apportate al nuovo progetto complessivo del centro commerciale e del raccordo autostradale.

Per quanto riguarda la parte viabilistica del progetto, l'obiettivo dell'Amministrazione va al di là del centro commerciale, ma è quello di migliorare l'accessibilità tra il quartiere e il sistema autostradale e di conseguenza anche alleggerire la situazione del traffico della più ampia zona a destinazione commerciale tra il raccordo di Tremestieri e quello di San Filippo all'interno della quale è previsto l'intervento.

Con l'adeguamento del progetto del centro commerciale e del raccordo sono state recepite anche tutte le richieste di modifica contenute nei pareri/prescrizioni di tutti gli enti preposti all'approvazione finale dell'opera, rilasciate in iter di conferenza di servizi. In particolare il progetto definitivo del raccordo è conforme alle prescrizioni come da pareri di seguito elencati:

- prot. N. 10292 del 05.06.2015 del Consorzio Autostrade Siciliane;
- prot. N. 4019 del 27.04.2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- prot. N. 266597 del 13.11.2014 del Dipartimento Mobilità Urbana del Comune di Messina;
- prot. N. 6501 del 18.10.2013 del Servizio Soprintendenza Beni Culturali della Regione Siciliana;
- prot. N. 280583 del 27.11.2013 del Dipartimento Opere di Urbanizzazione del Comune di Messina.

Si precisa inoltre che le modifiche plano-volumetriche del centro commerciale, così come rimodulato, sono state progettate nel rispetto di tutti i parametri edilizi e degli standard urbanistici della zona di PRG interessata dall'intervento, che risulta perfettamente compatibile con quanto proposto nell'attuale proposta progettuale, la quale è stata redatta nel rispetto della superficie lorda di pavimento (Su) prevista nel progetto originario, così come indicata nell' art. 3 N.A. e pari a mq. 26.412.

In conclusione si può affermare che le modifiche apportate al progetto complessivo, ovverossia del centro commerciale del relativo raccordo già approvati dall'ARTA con i provvedimenti del 2008 e del 2012, sono minime e anzi migliorative rispetto alle componenti ambientali, viabilistiche ed idrogeologiche dell'intera area.

Punto 2 – CONFRONTI NUMERICI CON RIFERIMENTO ALLA PERMEABILITÀ DEL TERRENO

Tabella illustrativa con la sintesi di confronto dei rapporti numerici tra i due progetti:

		ANNI 2008/2012	ANNO 2013	CONFRONTO ANNI 2013-2008/2012
SUPERFICIE RACCORDO AUTOSTRADA ME-ZAFFERIA		mq 71.430 (no marciapedi)	mq 69.760 (no marciapedi)	(-) mq 1.670
SUPERFICIE COPERTA EDIFICIO CENTRO COMMERCIALE		mq 29.370	mq 38.140	(+) mq 8.770
SUPERFICIE PIAZZALI ESTERNI CONTROTERRA	SUPERFICIE AREE A STRADE IMPERMEABILI	mq 40.320	mq 31.546	(-) mq 8.774
	SUPERFICIE AREE A PARCHEGGIO PERMEABILI	mq 8.160	mq 3.824	(-) mq 4.336
SUPERFICIE AREE A VERDE		mq 11.145	mq 15.485	(+) mq 4.340
TOTALE DI CONTROLLO (mq)		88.995	88.995	0
VOLUME TERRE DI SCAVO EDIFICIO COMMERCIALE		mc 120.000	mc 40.000	(-) mc 80.000

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'INTERVENTO	mq 88.995
SUPERFICIE COMPLESSIVA PERMEABILE GIA' APPROVATA (2008/2012)	mq 19.305
SUPERFICIE COMPLESSIVA PERMEABILE DI PROGETTO (2013)	mq 19.309

Da tali tabelle emergono alcuni degli elementi salienti del confronto, che saranno meglio illustrati al Punto 3 che segue:

- la superficie impegnata dalla viabilità del raccordo nel progetto del 2013 è inferiore di ben 1.670 mq;
- la superficie a verde è maggiore di 4.340 mq;
- i volumi delle terre di scavo sono inferiori di ben 80.000 mq.

Punto 3 - QUADRO SINOTTICO DELLE MODIFICHE CON CONFRONTO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI ATTESI

CENTRO COMMERCIALE

Progetto approvato 2008

Il progetto prevedeva un complesso, su due livelli commerciali, di forma pressoché rettangolare disposto parallelamente all'autostrada ME-CT, avente l'asse principale orientato nel rispetto dell'attuale andamento del pendio, in direzione mare monte. Tale edificio si componeva da tre livelli, di cui due fuori terra.

Il centro commerciale era così composto:

- al piano seminterrato (+ 40,50 m. slm) previsto un grande parcheggio di servizio alla struttura con accesso diretto dalla viabilità interna al lotto, lato sud;
- al piano terra (+ 44,50 m. slm) prevista l'area commerciale principale con ipermercato e galleria negozi;
- al piano primo (+ 51,30 m. slm) ubicata un'ulteriore porzione di edificio commerciale con galleria negozi, avente forma planimetrica a L disposta lungo i fronti sud ed est dell'edificio, oltre a sistemazione a parcheggio della restante superficie di copertura del centro.

La superficie coperta complessiva dell'intervento previsto, considerata al fine del reale consumo dei suoli, risulta pari a circa mq. 29.370, fermo restando lo sviluppo volumetrico del centro che si presenta con due livelli commerciali fuori terra. La realizzazione del complesso commerciale prevedeva uno scavo di sbancamento generale pari a circa mc. 120.000.

Confronto tra il progetto approvato nel 2008 e quello presentato nel 2013

Il nuovo progetto dell'edificio prevede la rimodulazione del precedente complesso su un unico livello commerciale, nel rispetto di tutti i parametri edilizi e degli standard urbanistici vigenti nell'area di intervento, mantenendo inalterata l'ubicazione e l'orientamento sul territorio nel rispetto dell'attuale andamento del pendio, in direzione mare monte.

Tale edificio si compone da due livelli, di cui uno fuori terra, adagiati sul pendio naturale in modo da garantire una sorta di terrazzamenti aventi ciascuno proprio accesso diretto, distribuiti sui vari fronti, dalla nuova viabilità e sistemazione esterna di contorno all'edificio.

Si precisa che la scelta di sviluppare il centro commerciale su un unico livello è stata adottata, su richiesta del Dipartimento Edilizia Comunale, che ha interpretato diversamente la norma rispetto a quanto approvato nel progetto originario su due livelli, al fine di far rientrare l'edificio nell'altezza media ponderale massima prevista dal PRG, pari a m. 12,00 in conformità alla interpretazione dell'ufficio.

Pertanto la dimensione planimetrica del nuovo edificio previsto, a parità di superficie lorda di pavimento approvata nel vecchio progetto, avendo mantenuto indicativamente l'allineamento lungo l'autostrada ME-CT, si è necessariamente estesa verso valle, lato est. Il nuovo centro commerciale, che conferma il sistema distributivo-funzionale del progetto originario, adottando opportune migliorie, grazie anche alle nuove quote di imposta previste nel nuovo complesso, è così composto:

- al piano seminterrato (+ 46,50 m. slm) è previsto un grande parcheggio di servizio alla struttura con accesso diretto dalla nuova viabilità interna al lotto angolo sud-ovest e fronte est tramite accesso diramantesi dalla rotatoria ovoidale sul Torrente Zafferia;
- al piano terra (+ 50,50 m. slm) è prevista l'area commerciale costituita da un ipermercato e galleria negozi avente accesso pedonale principale dal piazzale esterno a parcheggio, avente la stessa quota altimetrica, ubicato a nord;
- al piano primo (+ 57,10 m. slm), corrispondente al piano copertura, è ubicato un grande parcheggio accessibile, tramite rotatoria e rampe previste dalla nuova viabilità interna al lotto, dagli svincoli autostradali ME-CT.

L'architettura esterna conferma quanto già previsto nel progetto originario alternando pannelli prefabbricati opachi, nel colore delle terre, ad elementi vetrati opportunamente inseriti, oltre alla previsione di un ampio porticato a caratterizzare l'ingresso pedonale. La superficie coperta complessiva del nuovo intervento previsto, considerata al fine del reale consumo dei suoli, è pari a circa mq. 38.140, maggiore di mq. 8.770

(38.140 - 29.370) rispetto al progetto originario, ma nel pieno rispetto del rapporto di copertura massimo previsto dal PRG due progetti 2008-2013, perfettamente identici vigente pari al 50% del lotto.

La realizzazione del nuovo complesso commerciale prevede uno scavo di sbancamento generale pari a circa me. 40.000 di cui si prevede il reimpiego in cantiere per la formazione dei rilevati ivi previsti, inferiore di circa me. 80.000 (mc. 120.000 - 40.000) rispetto al progetto originario.

Progetto presentato 2013 e ss.mm.ii.

Aspetti di natura paesaggistica

Da un punto di vista paesaggistico la comparazione tra le versioni dei progetti 2008-2013 registra per il nuovo progetto una leggerissima sopraelevazione, rispetto alla quota assoluta, di 1,00 metro circa a fronte della minimizzazione degli impatti legati alla movimentazione delle terre e rocce da scavo al di fuori del cantiere di progetto.

L'aspetto paesaggistico sarà comunque valutato dalla competente Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientale di Messina che ha già espresso un parere positivo di massima (alla nuova versione progettuale) con nota prot.n. 4431 dell'8 maggio 2012. Il progetto relativo al corpo centrale del centro commerciale nella sua versione del 2013 sposa già le soluzioni progettuali indicate dal citato parere della Soprintendenza in merito alle soluzioni progettuali indicate dal citato parere della Soprintendenza in merito alle soluzioni bioclimatiche nonché ai materiali da utilizzare. Infatti lo stesso progetto già prevede:

- utilizzo di materiali ecocompatibili;
- sistemazione idraulica (vedi richieste enti), rete duale, rete raccolta acque meteoriche per irrigazione e lavaggio piazzali -impianti meccanici ed elettrici ad alta efficienza;
- impiego di pannelli solari e fotovoltaici collocati su idonei pergolati metallici a copertura parziale dei parcheggi in copertura.

Sottrazione di suoli

Come verificabile dalla sovrapposizione delle sagome d'ingombro, la soluzione finale occupa, una superficie leggermente maggiore in ottica di minor impatto possibile; infatti tale maggior ingombro, seppure minimo a livello planimetrico, permette l'assoluto pareggio di bilancio tra i materiali scavati e quelli reimpegnati nel progetto senza la produzione di rifiuti o gestione delle terre e rocce da scavo al di fuori dell'area di cantiere. Inoltre, la sottrazione di suolo nel complesso non varia essendo le superfici dei lotti, relativi ai due progetti 2008-2013, perfettamente identici.

Interazione con le acque superficiali

Le opere di raccolta, canalizzazione e convogliamento acque superficiali prevedono tutte le forme di economicizzazione previste dalle moderne tecnologie di costruzione e sono state ideate secondo le linee guida delle progettazioni a minor impatto ambientale esistenti.

Relativamente all'aspetto specifico del corpo centrale del centro commerciale, la canalizzazione delle acque superficiali, la raccolta di quelle piovane, il loro metodo di riutilizzo e le vasche di raccolta previste, nella comparazione tra le due versioni non si registrano particolari differenze per quanto attiene agli impatti attesi, con una sostanziale maggiore attenzione verso le stesse nella versione del 2013.

Interazione con le acque sotterranee

Per entrambe le versioni progettuali del corpo centrale del centro commerciale (2008 e 2013) non si registrano interazioni con le acque sotterranee la cui falda è impostata a circa - 25,00 metri dal p.c. motivo per il quale gli impatti attesi sono quasi nulli.

Gli unici impatti previsti sono quelli relativi all'impermeabilizzazione dei suoli per quanto riguarda la permeazione delle acque di pioggia verso i livelli profondi; sotto tali aspetti si evidenzia che la versione relativa al 2013 presenta, nel totale, una diminuzione sostanziale resa possibile dalla nuova conformazione del corpo centrale del centro commerciale. Infatti, a fronte del maggior ingombro del corpo prima descritto, si rende possibile una sostanziosa riduzione delle superfici impermeabilizzate grazie alla relativa soluzione progettuale che prevede i parcheggi al di sopra della copertura dello stesso corpo centrale. Quindi, in sostanza, a parità di lotto complessivo (aree a verde, parcheggi, corpo centrale, etc) si registra una minor superficie impermeabilizzata (dovuta a maggior verde e minor parcheggi a raso) che per l'aspetto specifico evidenzia minor impatto sulle acque sotterranee. La circolazione, la qualità, la quantità, la composizione e la connotazione delle acque sotterranee, in sostanza, non viene intaccata dal corpo centrale del centro commerciale in nessuna delle due versioni (2008-2013)

Cantierizzazione

Specificatamente per gli aspetti relativi alla fase di cantieristica, descritta per entrambe le versioni negli elaborati specialistici, si registra, per il progetto relativo al corpo centrale del centro commerciale un sostanziale minore impatto ambientale relativo alla gestione delle terre e rocce da scavo.

Infatti con la versione relativa al 2013 vengono di fatto annullati i volumi in eccesso previsti nella versione del 2008 (80.000,00 me); quest'ultima soluzione avrebbe previsto un piano di terre e rocce da scavo che

contemplasse l'allontanamento delle terre dal cantiere o mediante riutilizzo delle stesse in altri cantieri o addirittura in discarica.

Gli impatti sarebbero stati notevoli sia in termini di dispendio economico sia in termini di occupazione di volumi in discarica; ovviamente i maggiori impatti si sarebbero registrati in termini di viaggi da e verso il cantiere per l'allontanamento delle stesse terre sino alla destinazione finale.

Nella versione del 2013 lo scavo relativo alla realizzazione del corpo centrale produrrà una volumetria di terre che, per natura geologica, mineralogica e sedimentologica, potrà essere riutilizzata per la modellazione delle aree di pertinenza del centro commerciale producendo minimi impatti esclusivamente in sede di stoccaggio temporaneo, mitigabili comunque con le opportune misure di precauzione nella gestione dei cantieri in termini di polveri prodotte.

Fase di esercizio della struttura

L'esercizio del nuovo centro commerciale prevede impatti legati al maggior traffico diretto verso la struttura ed al maggior traffico indotto dal comparto sulle direttrici vicine quali strade statali ed autostrade; tale impatto in realtà costituisce il principio fondamentale presente nell'analisi costi benefici propedeutico all'investimento finanziario di che trattasi. L'esercizio del centro commerciale contempla anche una maggiore luminosità artificiale nelle ore serali e notturne che può comunque essere mitigata con particolari accorgimenti, oltre alla produzione di rifiuti, rumori, etc.

Tali impatti si sarebbero registrati comunque anche per la versione precedente del corpo centrale del centro commerciale; con la nuova versione, visto il raccordo alla tangenziale di Messina, sarà possibile collegarsi alle altre parti della città, o del territorio provinciale, senza congestionare la SS 114.

Conclusioni

Dall'analisi del contesto generale come meglio precedentemente descritto, quindi, si rappresenta che la versione del corpo centrale del centro commerciale relativa al 2013 è sicuramente meno impattante rispetto a quella assentita con DRS 431/2008 per tutti gli aspetti anzi descritti.

PIAZZALI ESTERNI CONTROTERRA

Progetto approvato 2008

Il progetto prevedeva, oltre ai parcheggi previsti al piano interrato ed in copertura dell'edificio, l'insediamento di ampie aree destinate a parcheggio autoveicoli, sia di carattere pubblico che pertinenziali privati, a contorno del centro commerciale, dislocate rispettivamente in corrispondenza dei tre livelli dell'edificio.

In particolare le suddette aree a parcheggio, ricadenti all'interno dell'area con vincolo idrogeologico (m. 150 dall'alveo del torrente), erano dotate di adeguata alberatura e pavimentate con materiali permeabili.

Complessivamente la superficie di tali aree esterne a piazzali, comprensiva della viabilità interna al lotto d'intervento, ammonta a circa mq. 48.480; così suddivisa:

- area a strada e piazzali/parcheggi impermeabili mq. 40.320;
- area a parcheggio permeabile (ricadenti nella zona con vincolo idrogeologico) mq. 8.160.

Confronto tra il progetto approvato nel 2008 e quello presentato nel 2013

Il nuovo progetto prevede altresì, oltre ai parcheggi previsti al piano interrato ed in copertura dell'edificio, l'insediamento di modeste aree destinate a parcheggio autoveicoli di natura pertinenziale private, dislocate rispettivamente in corrispondenza del piano interrato, lato est (+ 38,50 m. s.l.m.), adiacente alla porzione di edificio con destinazione locali tecnici - scorte merci negozi e al piano terra, lato nord (+50,50 m. s.l.m.), adiacente all'edificio commerciale, ingresso pedonale iper e galleria negozi. Inoltre è prevista un'ulteriore area pavimentata lato est (+ 46,50 m. s.l.m), in continuità con il parcheggio interrato; una zona adibita al carico/scarico merci ipermercato, lato ovest (+ 49,30 m. s.l.m) a servizio di quest'ultimo ed infine un piccolo parcheggio a servizio della zona giochi, angolo sud-ovest del lotto d'intervento. Dette aree a parcheggio, riorganizzate a seguito della rimodulazione del centro commerciale e del nuovo progetto viabilistico al fine di non creare interferenze con il flusso veicolare in transito, sono state previste con idonea alberatura e pavimentazione in blocchetti di cls. forati autobloccanti e permeabili in modo da non alterare il naturale assorbimento e deflusso delle acque meteoriche.

Complessivamente la superficie di tali aree esterne a piazzali, comprensiva della viabilità interna al lotto d'intervento, ammonta a circa mq. 35.370; così suddivisa:

- area a strada e piazzali impermeabili mq. 31.546;
- area a parcheggio permeabile mq. 3.824.

Progetto presentato 2013 e ss.mm.ii.

Aspetti di natura paesaggistica

Per l'aspetto paesaggistico, che sarà comunque valutato dalla competente Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientale di Messina che ha già espresso un parere positivo di massima (alla nuova versione progettuale) con nota prot.n. 4431 dell'8 maggio 2012, l'impatto risulterà notevolmente inferiore alla versione progettuale precedente.

La sistemazione dei rinterri nella sua versione del 2013 sposa già le soluzioni progettuali indicate dal citato parere della Soprintendenza in merito alle soluzioni ed ai materiali da utilizzare.

Infatti lo stesso progetto già prevede:

- rinterri con il materiale di scavo;
- sistemazione idraulica secondo le migliori tecnologie disponibili;
- maggiore permeabilità dei suoli;
- piantumazione con essenze autoctone.

Fase di esercizio

Per le fasi di esercizio si rimanda alle considerazioni già effettuate in premessa.

Conclusioni

Dall'analisi del contesto generale come meglio precedentemente descritto, quindi, si rappresenta che la versione della sistemazione dei rinterri relativa al 2013 è sicuramente meno impattante rispetto a quella assentita con DRS 431/2008 per tutti gli aspetti anzi descritti.

AREE A VERDE

Progetto approvato 2008

Il progetto prevedeva un sistema del verde di natura ornamentale ed attrezzato dotato di un'apposita area pubblica per la ricreazione dei bambini. Scopo principale del progetto era dare un contributo significativo al miglioramento della riqualificazione ambientale di questo territorio in ambito periurbano, sia sotto il profilo paesaggistico che microclimatico, oltre che aggraziare il complesso edilizio previsto. Per questo motivo tutte le superfici disponibili, anche se di piccole dimensioni e non adibite a funzioni legate all'attività commerciale, sono state interessate dalla progettazione del verde. Complessivamente la superficie di tali aree a verde, comprensiva dell'area gioco bimbi, ammonta a circa mq. 11.145.

Confronto tra il progetto approvato nel 2008 e quello presentato nel 2013

Il nuovo progetto prevede altresì, come nel progetto originario, un sistema del verde di natura ornamentale ed attrezzato dotato di un'apposita area pubblica per la ricreazione dei bambini. Viene ribadito lo scopo principale del progetto nel dare un contributo significativo alla riqualificazione ambientale di questo territorio in ambito periurbano, sia sotto il profilo paesaggistico che microclimatico, oltre che aggraziare il complesso edilizio previsto, migliorando quanto già previsto nel progetto originario. Per questo motivo tutte le superfici disponibili, anche se di piccole dimensioni e non adibite a funzioni legate all'attività commerciale, sono state interessate da una meticolosa progettazione del verde. In particolare è stato confermato un sistema verde piantumato a contorno del centro commerciale, anche in adiacenza ad alcuni fronti, al fine di assolvere a molteplici funzioni, tra le quali: miglioramento del microclima, ombreggiamento, assorbimento polveri, riduzione dei rumori e a mitigazione dell'impatto visivo del complesso; oltre alla realizzazione di rotatorie ed una moltitudine di aiuole spartitraffico e di confine del lotto a verde piantumate in varietà, sia con arbusti, tappezzanti oltre ad alberi di media altezza; ed infine alla formazione di idonei filari arborei lungo la nuova viabilità interna al lotto e, attraverso l'impiego di diverse essenze, nei piazzali di sosta autoveicoli per garantire un'efficiente ombreggiamento dei medesimi oltre a mitigare la monotonia dei piazzali medesimi. Trattandosi di area peri-urbana costiera, il progetto conferma l'impiego di essenze resistenti a siccità e salsedine, principalmente autoctone tipiche dei luoghi, mediterranee ma anche esotiche, con fioriture appariscenti, policrome e sfasate nel tempo o con i frutti ornamentali; mentre per tutte le aree a parcheggio esterno viene prevista una pavimentazione forata permeabile inerbita. Al fine di mantenere sempre rigoglioso il sistema del verde, è stato ulteriormente previsto un impianto di irrigazione delle essenze arboree e delle aree a prato collegato ad un sistema di vasche interrato adibito alla raccolta delle acque meteoriche, previo idoneo trattamento di disoleatura e disabbatura.

Per quanto riguarda l'area pubblica per il gioco bimbi, questa viene confermata in parte lungo il confine a valle del lotto che costeggia la via comunale Zafferria-Pistunina estendendosi lungo il versante est fino al raggiungimento del torrente Zafferria di cui è prevista la riqualificazione ambientale nel tratto a valle, fino alla nuova rotatoria su via Celi, seguendo i principi propri dell'Ingegneria Naturalistica.

Vengono mantenuti i tappeti erbosi calpestagli, gruppi di arbusti e alberi in varietà, oltre alla formazione di filari arborei atti a dare continuità visiva a tutto il nuovo sistema previsto, integrandosi al verde realizzato nelle porzioni esterne al nuovo centro commerciale, ed al fine di mitigare e proteggere dalla viabilità e dal sole le aree attrezzate ivi previste.

In particolare nell'area a sud, tra la strada pubblica vico Pennisi e la nuova viabilità interna al lotto, seguendo principalmente l'andamento orografico del terreno naturale, sono state previste una zona con campo di calcio A5 (dimensione 25 x 15 m.) con manto di erba artificiale, opportunamente recintato e dotato di panchine giocatori, portarifiuti, panchine e fontanelle per visitatori oltre che da idonei impianti di smaltimento acque meteoriche e di illuminazione; un'area attrezzata con giochi per bambini opportunamente delimitata e dotata di panchine, portarifiuti, fontanelle per bere oltre a un sistema di illuminazione adeguato; ed infine, ubicato tra le due aree, un piccolo parcheggio di supporto, alberato e con pavimentazione inerbata; si precisa inoltre che è stato previsto un comodo percorso pedonale alberato e illuminato che costeggia tutta l'area collegandosi direttamente alla viabilità pubblica adiacente. La restante porzione di verde pubblico attrezzato, ubicata principalmente lungo il torrente Zafferia, all'interno e all'esterno della grande rotatoria ovoidale, è stata progettata come area relax, pertanto sono stati previsti piccoli spazi pavimentati con idoneo arredo urbano, panchine, portarifiuti e fontanelle, collegati tra loro da percorsi pedonali accessibili. Complessivamente la superficie di tali aree a verde, comprensiva dell'area gioco bimbi, ammonta a circa mq. 15.485, maggiore di mq. 4.340 (15.485 - 11.145) rispetto al progetto originario, raggiungendo ampiamente l'obiettivo prefissato al fine di migliorare ulteriormente la riqualificazione ambientale prevista originariamente.

Progetto presentato 2013 e ss.mm.ii.

Aspetti di natura generale:

La possibilità di prevedere i parcheggi al livello copertura del corpo centrale permetterà di dedicare la maggior parte delle superfici esterne ad aree a verde.

Aspetti di natura paesaggistica

Da un punto di vista paesaggistico si rimanda ai concetti espressi in precedenza indicati.

Sottrazione di Suoli

La minimizzazione dei parcheggi nelle aree a terra permetterà una destinazione delle aree interne al lotto per la previsione di ulteriori aree a verde o comunque permeabili rispetto alla versione 2008.

Fase di esercizio

Per le fasi di esercizio si rimanda alle considerazioni già effettuate in premessa.

Conclusioni

Dall'analisi del contesto generale come meglio precedentemente descritto, quindi, si rappresenta che la versione della sistemazione dei rinterri relativa al 2013 è sicuramente meno impattante rispetto a quella assentita con DRS 431/2008 per tutti gli aspetti anzidescritti.

VIABILITA'

Progetto approvato 2012

Il progetto prevedeva una bretella (tronco A) di collegamento con l'autostrada Messina-Catania al fine di collegare l'area oggetto di intervento con il flusso autostradale in arrivo da Messina.

Tale progetto prevedeva inoltre: sul prolungamento della bretella (tronco A), oltre il sottopasso della tangenziale, un successivo raccordo con la viabilità esistente e quella interna al lotto di intervento. Il progetto prevedeva la bretella (tronco B / D) con ampia carreggiata al fine di consentire dapprima l'uscita e successivamente l'entrata al centro commerciale per coloro che percorrevano l'autostrada con direzione Catania-Messina; un raccordo, in uscita dal centro, tra la viabilità di comparto e la bretella (tronco B / D); una rotatoria (ex R3) al fine di agevolare l'entrata e l'uscita dal parcheggio interrato a servizio del centro commerciale; un sistema viabilistico, interno al comparto, di collegamento tra la rotatoria ovoidale, il complesso commerciale e parcheggi ivi previsti a doppio senso di marcia, nonché il successivo collegamento con la bretella (tronco B) a senso unico di marcia in sola entrata, previa realizzazione di rotatoria centrale al sistema (ex R2); un raccordo stradale, in sola entrata, diramantesi dalla bretella (tronco B). Il progetto già prevedeva la riqualificazione della Via Celi esistente con la formazione di due rotatorie in corrispondenza della viabilità principale (R1 - ex R7).

Confronto tra il progetto approvato nel 2012 e quello presentato nel 2013

A seguito richiesta ANAS (prot. n. CDG-0092347-P del 28.06.2012) relativa all'adeguamento delle corsie di accelerazione e di decelerazione al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle Intersezioni stradali", sono stati adeguati i raggi di curvatura della bretella medesima al fine di migliorare ed adeguare al decreto sopra citato, tale viabilità e si è provveduto ad ampliare il raggio di curvatura di tale raccordo al fine di migliorare ed adeguare al decreto sopra citato tale sistema viabilistico con la rotatoria (R4) di collegamento con la Salita Lardereria esistente e la nuova viabilità interna al comparto di intervento.

Al fine di migliorare l'accessibilità all'area commerciale evitando interferenze ad "X" dei flussi automobilistici in entrata e in uscita dal medesimo centro, sono state apportate le seguenti modifiche: ricalibratura del tratto medesimo (tronco B); eliminazione innesto in uscita dall'insediamento commerciale di cui al punto 4; realizzazione di nuova rotatoria (R2), di cui al punto 7, al fine di realizzare un unico punto di accesso ed uscita dal centro in comoda rotatoria.

A seguito richiesta ANAS (prot. n. CDG-0092347-P del 28.06.2012) relativa all'eliminazione di eventuali fenomeni di abbagliamento prevedibili tra la viabilità intema al comparto e il raccordo con la bretella in uscita dall'autostrada Catania-Messina (tronco B) è stata prevista l'eliminazione di detto raccordo mediante la realizzazione di una nuova rotatoria (R5), indipendente dalla bretella (tronco B), eliminando altresì il flusso di marcia in uscita dal centro commerciale, migliorando nel contempo il sistema di accesso al parcheggio e all'area di servizio (carico/scarico merci) del centro commerciale.

A seguito della modifica relativa agli accessi del parcheggio interrato dell'edificio commerciale, la quale non prevedeva l'ingresso lungo la facciata sud, si è provveduto all'eliminazione della suddetta rotatoria.

A seguito della nuova conformazione planimetrica del centro commerciale e conseguente sistemazione dell'area a parcheggio esterna, è stata prevista la traslazione del suddetto percorso, a doppio senso di marcia, lungo il perimetro del comparto e conseguente spostamento della rotatoria (R2) sul punto di intersezione con la bretella (tronco B), al fine di garantire il collegamento diretto in entrata ed uscita dal centro commerciale e conseguentemente al quartiere residenziale limitrofo, dalla tangenziale con direzione Catania-Messina.

Il nuovo progetto, prevede la realizzazione di una nuova rotatoria (R2) lungo la bretella (tronco B), al fine di garantire l'accessibilità, sia in entrata che in uscita, al centro commerciale e al quartiere residenziale a valle, a seguito eliminazione del raccordo in sola uscita (vedi richiesta ANAS del 28.06.2012), da parte di coloro che percorrono l'autostrada con direzione Catania-Messina.

A seguito richiesta del Dipartimento Mobilità Urbana e Viabilità del Comune di Messina, prot. n. 117907 del 14.05.2012, si è provveduto alla ulteriore riqualificazione della Via Celi mediante inserimento di uno spartitraffico centrale e adeguamento dei "bracci di uscita" dalle rotatorie R1 ed R3.

Progetto presentato 2013

Quadro di raffronto descrittivo sugli impatti ambientali attesi

Non esistono variazioni nell'impatto ambientale.

Punto 4 - RELAZIONE COMPARATIVA TRA I SISTEMI DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE NEI DUE PROGETTI

1 - EDIFICIO CENTRO COMMERCIALE

Progetto 2008 – Rete di scarico

Per le acque meteoriche provenienti dalla copertura si era previsto un sistema di raccolta collegato, tramite tubazione interrata dotata di pozzetti di ispezione, al Torrente Zafferia. Anche le acque meteoriche provenienti dai piazzali esterni venivano raccolte da canaline grigliate collegate mediante pozzetti di ispezione e tubazione ad una rete interrata collegata al Torrente Zafferia.

Progetto 2013 – Rete di scarico

Il progetto prevede la seguente rete:

- rete di scarico acque meteoriche (pluviali ed aree a pioggia);
 - rete di scarico acque parcheggi interrati.
- a) La rete di raccolta delle acque meteoriche delle aree a pioggia, piazzali impermeabili e copertura edificio a parcheggio, sarà realizzata mediante un congruo numero di pozzetti e canalette grigliate collegate da idonea tubazione interrata, dotata di ispezioni, ad un sistema di grigliatura e dissabbiatura oltre a vasche separatrici di oli e idrocarburi, così come previsto dal D.M. 01.02.86 e s.m.i., prima di essere recapitate in vasche di raccolta per l'irrigazione del verde e per il lavaggio di strade e piazzali, così come richiesto nel parere dell'Assessorato Territorio ed Ambiente, prot. n. 29967 del 23.05.2012, mentre l'acqua in esubero sarà inviata ai collettori previsti lungo la viabilità pubblica.
- b) La rete di raccolta delle acque di scarico dei parcheggi interrati coperti, provenienti dai cavedi di ventilazione naturale, dalle rampe di accesso e dalle stesse autovetture dei clienti del centro, sarà realizzata mediante un sistema di pozzetti e canalette grigliate collegate, mediante tubazione interrata ispezionabile, ad un sistema di grigliatura e dissabbiatura oltre a vasche separatrici di oli e idrocarburi, così come richiesto nel parere dell'Assessorato Territorio ed Ambiente, prot. n. 29967 del 23.05.2012, e così come previsto dal D.M. 01.02.86 e s.m.i., prima di essere convogliate ai collettori previsti lungo la viabilità pubblica.

E' inoltre previsto un piano di manutenzione periodica dei sistemi di dissabbiatura e disoleatura sopra citati al fine di garantire nel tempo il corretto funzionamento dei medesimi nel rispetto della normativa vigente in materia, così come richiesto nel parere dell'Assessorato Territorio ed Ambiente, prot. n. 29967 del

23.05.2012. Infine si precisa che l'installazione di tali separatori assicura il rispetto dei limiti di legge di cui al D.L. 152 dell' 11.05.1999 e successivo D.L. 18.08.2000 (limitatamente ai solidi sedimentabili e alla sostanze flottabili non emulsionate) per scarico in acque superficiali.

2 – RACCORDO AUTOSTRADALE

Progetto 2012 – Rete di scarico

Il progetto prevedeva la raccolta delle acque meteoriche provenienti dalle strade pubbliche di nuova realizzazione, dei parcheggi, della copertura del centro commerciale e delle aree scoperte private e/o pubbliche ricadenti all'interno dei bacini imbriferi interessati. L'area oggetto di intervento è stata suddivisa in sottobacini di cui è stata misurata la superficie onde ricavare la portata di piena prevedibile per un determinato tempo di ritorno dell'evento di pioggia al fine di dimensionare i relativi diametri e pendenze dei collettori. La verifica idraulica è stata effettuata con la formula di "Prandtl-Colebrooke", considerando l'impiego di tubazioni in PVC rigido. Il progetto prevedeva la posa in opera, lungo tutte le strade previste dall'intervento, di caditoie, pozzetti-caditoie e pozzetti di ispezione con una interdistanza media di circa m. 25,00, collegati da una rete di tubi in PVC rigido di vari diametri allacciati ai due collettori principali, ad eccezione delle reti ubicate a nord-est che erano state previste direttamente collegate al Torrente Zafferia. In particolare nei tratti della via Comunale Zafferia, interessata dalla riqualificazione, lo smaltimento delle acque piovane era previsto tramite tubi in PVC (bocca di lupo) con scarico direttamente nel Torrente Zafferia. Si precisa inoltre che il canale di scolo delle scarpate autostradali veniva riportato nel progetto solo come indicazione del recapito delle acque meteoriche stradali.

Progetto 2013 e successive integrazioni – Rete di scarico

Il progetto viene rivisitato accuratamente in tutti i suoi aspetti idraulici ed idrogeologici, nonché nei dettagli costruttivi delle varie componenti del sistema previsto, oltre ad ottemperare quanto richiesto nel parere dell'Assessorato Territorio ed Ambiente, prot. n. 29967 del 23.05.2012, tramite uno studio accurato contenuto nelle relazioni specialistiche "Idrologica ed Idraulica" e "Trattamento acque di piattaforma" redatte a cura del dott. ing. S. Alecci. In particolare dalla relazione specialistica "Idrologica ed Idraulica" (elaborato V/B/1, sett. 2014) si evince che la rete di drenaggio in progetto comprende le opere per il drenaggio delle acque meteoriche defluenti dalle piattaforme stradali, dalle pendici a monte delle sedi stradali e le reti fognarie che ricevono le acque raccolte dalle opere predette e da quelle esistenti a servizio del tratto di rilevato autostradale. Tali reti comprendono 16 reti secondarie e due collettori principali. Al fine di assicurare il corretto smaltimento delle acque le strade avranno pendenza trasversale non inferiore al 2,5%, con sezione a due falde in rettilineo e ad unica falda in curva con pendenze verso l'interno della stessa.

Le acque meteoriche defluenti dalle strade confluiscono:

- per le tre rampe direttamente collegate all'autostrada in cunette alla francese, che sversano le acque in canalette ad embrice nei tratti di rilevato e in caditoie negli altri tratti;
- per tutte le altre strade in cunette al margine laterale che sversano le acque in caditoie.

Le cunette alla francese, aventi dimensioni standard, e le canalette costituite da elementi prefabbricati di cls. vibrato sono state opportunamente dimensionate; mentre le caditoie avranno griglia e telaio in ghisa sferoidale, pozzetto di raccolta in cls. vibrato con fondo ribassato, rispetto alle condutture, per consentire la sedimentazione del materiale solido trascinato dalle acque. Particolare attenzione è stata posta per i fognoli delle reti secondarie che saranno costituiti da tubazioni in polietilene ad alta densità strutturato, a doppia parete, interna liscia ed esterna corrugata, idonei all'interramento, opportunamente dimensionati e nelle idonee pendenze per garantire il miglior deflusso delle acque. Le reti secondarie confluiranno nei due collettori principali, ad eccezione di due sole reti che saranno collegate direttamente al Torrente Zafferia, così come già previsto nel precedente progetto, ed una piccola rete che confluirà nella fognatura di vico Pennisi, la quale sarà alleggerita di una grandissima parte del suo attuale bacino. I due collettori principali, che seguono un nuovo tracciato rispetto a quanto previsto nel precedente progetto, sono stati così previsti: il primo sostituirà il canalone del sottopasso autostradale, affiancandolo con un tubo speciale in acciaio da posare con il sistema a spinta ("spingitubo") per proseguire lungo vico Pennisi raccogliendo il secondo collettore; poi proseguirà con un tracciato dapprima parallelo al vecchio canalone autostradale e poi sovrapposto ad esso (ma con sezione più ampia) e confluirà nel Torrente Zafferia. Il secondo collettore sostituirà, con tracciato parzialmente diverso, il primo tratto del vecchio canalone, ed infine confluirà nel primo collettore. I collettori principali saranno costituiti principalmente da tubazioni aventi grandi diametri in cls. armato presso vibrato. Le reti fognarie saranno attrezzate con pozzetti di ispezione in corrispondenza di tutte le deviazioni, confluenze e salti di fondo; nei tratti rettilinei sono previsti ogni 20,00 m.; saranno in cls. armato di dimensioni adeguate, con fondo sagomato in modo da evitare ristagni. Le opere in progetto sono fognature separate per il drenaggio delle acque meteoriche. La normativa vigente per tali opere

prescrive che siano dimensionate per una portata con tempo di ritorno non inferiore a 5 anni, considerate le caratteristiche delle medesime, si sono adottati i seguenti valori di tempo di ritorno:

- tombino che sottopassa il rilevato autostradale: $Tr = 200$ anni;
- collettori principali: $Tr = 50$ anni;
- fognoli, canali di scolo e cunette: $Tr = 20$ anni;
- velo liquido sul piano stradale: $Tr = 5$ anni.

Sono state inoltre calcolate accuratamente le precipitazioni e relative curve di probabilità pluviometrica basandosi su dati storici e recenti di stazioni pluviometriche vicine all'intervento in oggetto, nonché stimato il massimo valore di portata durante l'evento di piena applicando il metodo cinematico e la formula razionale di "Turazza". Il calcolo di verifica idraulica viene eseguito utilizzando l'equazione del moto uniforme delle correnti a pelo libero, nella forma di "Chèzy", con il parametro di scabrezza valutato secondo "Gauckler-Strickler"; per il calcolo dell'altezza del velo liquido sulla superficie stradale è stato adottato il metodo del "Road Research Laboratory" del Regno Unito di Gran Bretagna, verificando che la massima altezza dell'acqua non sia superiore a 2 mm. Inoltre sono stati eseguiti studi sulle deviazioni verificando le correnti veloci delle acque, in modo particolare in corrispondenza delle deviazioni brusche dove i vortici sono risultati contenuti nelle sezioni previste. La seconda relazione specialistica "Trattamento acque di piattaforma" (elaborato V/B/2, sett. 2014) si occupa invece del trattamento delle acque meteoriche defluenti sulla piattaforma stradale e raccolte nella rete di drenaggio. In particolare si evidenzia che nonostante nella Regione Sicilia le "acque meteoriche di dilavamento" non sono soggette a vincoli o prescrizioni, esaminate le normative emanate dalle altre regioni italiane, si è assunta come riferimento del trattamento acque stradali nel progetto oggetto di intervento, per quanto applicabile, la normativa emanata dalle Regione Emilia Romagna, soprattutto per quanto riguarda le "acque di prima pioggia". Pertanto è stata prevista la separazione delle acque di prima pioggia, rispetto al precedente progetto che ne era privo, calcolate secondo la normativa di riferimento, dalle altre acque ed il loro convogliamento in apposito bacino di trattamento che comprenderà le seguenti fasi:

- ogliatura (separazione dei solidi grossolani);
 - sedimentazione (separazione dei solidi pesanti: sabbie, dissabbiatura);
 - flottazione (separazione dei liquidi leggeri: oli, disoleazione);
- così come richiesto nel parere dell'Assessorato Territorio ed Ambiente, prot. n. 29967 del 23.05.2012.

L'impianto comprende un pozzetto scolmatore, la vasca di cattura e un serbatoio separato per la raccolta degli oli; è inoltre dotato di un piccolo sistema di telecontrollo che oltre a comandare i meccanismi di sfioro/scarico segnala il grado di riempimento del serbatoio degli oli e della sezione di stoccaggio delle sabbie al fine di essere rimosse, all'approssimarsi del riempimento dei medesimi, dal soggetto gestore, secondo normativa vigente.

Finché dura la pioggia le acque di prima pioggia restano ferme all'interno della vasca, mentre le acque di seconda pioggia, non inquinante perché dilavano superfici già lavate, scavalcano la soglia del pozzetto scolmatore e proseguono nella fognatura. Dopo il trattamento di cui sopra, le acque di prima pioggia confluiranno verso i collettori principali.

ANALISI DI FUNZIONALITÀ DI RETE, INTERSEZIONI INTERCONNESSIONE TRA LA VIABILITÀ ORDINARIA E L'AREA DI INTERVENTO

In rapporto agli obiettivi specifici assunti nello studio, si può osservare che:

- l'inserimento del nuovo centro commerciale nel contesto urbano è nel complesso abbastanza equilibrato, considerato che il sistema risulta essere stato simulato in una situazione estrema particolare (ora di punta, flussi indotti più che proporzionali alla capacità ricettiva dei parcheggi);
- i carichi di traffico sull'asse viario primario SS114, sebbene lato Messina risultino più accentuati rispetto allo Stato di fatto, si mantengono comunque al di sotto della capacità; solo localmente (rotatoria, viabilità interna al centro commerciale) in alcuni punti si rilevano situazioni critiche;
- l'ammodernamento di Salita Larderia offre una valida alternativa non solo ai flussi in ingresso dal Centro Commerciale diretti verso sud, evitando di sovraccaricare via Zafferia, ma anche alla mobilità locale, come si evince dalla riduzione di carico registrato sul tratto della SS114 compreso fra le due nuove rotatorie;
- i nuovi allacci alla Tangenziale assorbono quote significative di traffico, evitando un sovraccarico eccessivo sulla SS114; essi permettono altresì il raccordo diretto alle zone circostanti per alcune componenti di traffico locali;
- le prestazioni della Tangenziale rimangono buone, pur registrando una lieve riduzione del livello di servizio per gli archi a nord dell'area di intervento in ragione di flussi più consistenti; agli elevati gradi di saturazione che vengono a determinarsi sulla viabilità di raccordo non corrispondono situazioni di accodamento o di indesiderati rigurgiti sull'arteria autostradale.

L'incremento di carico maggiormente rilevante, dovuto al traffico indotto dal nuovo Centro Commerciale, è rappresentato dallo scambio con le zone poste a nord. Tuttavia la viabilità primaria esistente, costituita dalla Tangenziale e dalla SS114, presenta allo stato attuale una capacità residua tale da poter far fronte all'incremento di carico che, anche grazie alla realizzazione del nuovo svincolo in prossimità dell'attuale area di servizio, risulta ben distribuito sulle due arterie stradali.

Non si registrano a seguito delle simulazioni di traffico effettuate con approccio "micro", particolari criticità nel deflusso veicolare, né in termini di densità veicolare né in termini di accodamenti.

In linea di massima, gli unici fenomeni "parzialmente critici" interessano la sola rete pertinenziale, ovvero quella dove convergono necessariamente tutti i flussi attratti e generati dalla nuova struttura commerciale. Tale situazione, peraltro limitata ad alcuni punti ben precisi (in primis l'innesto sulla rotatoria di collegamento con Via Zafferria), è compensata da un generale beneficio apportato alla mobilità locale.

STUDIO ANTE OPERAM SUL CLIMA ACUSTICO RACCORDO AUTOSTRADALE

I valori fonometrici sono stati rilevati nelle condizioni di massimo traffico con velocità di transito dei veicoli superiore ai limiti consentiti. Allo stato ante operam superano il valore limite di immissione acustica nel periodo della giornata di L_{eq} 65dB(A) i ricettori che si affacciano su Via Zafferria fino alla distanza di circa 3 m dal ciglio strada e i ricettori posti sulla ex SS 114 fino alla distanza di circa 6 - 8 metri. Il superamento dei valori limiti rilevati è dovuto alla velocità di percorrenza dei veicoli che risulta essere abbondantemente superiore al limite di 30 Km/h posto nella salita di via Zafferria e al limite di 50Km/h posto nell'ex SS 114 (Via A. Celi).

Dallo studio previsionale si evince che considerati gli aumenti dei livelli sonori per l'incremento del traffico veicolare e tenendo conto dell'attenuazione prodotta dalle rotatorie stradali, sono ricettori da attenzionare alcune villette a schiera di via Zafferria site in corrispondenza del futuro ingresso del Centro Commerciale, disposte a meno di cinque metri dal ciglio stradale, e alcune costruzioni site all'inizio di via Zafferria che si affacciano sulla strada (officine e negozi di laterizi e idraulica) il cui livello di rumore previsto non sarà superiore a 66,5 dB(A); e i pochi ricettori siti a meno di circa 6 metri di distanza dal ciglio stradale della ex SS 114 (Via A. Celi) il cui livello di rumore non sarà superiore a 68,2 dB(A).

Considerato che le indicazioni legislative in merito consigliano misure di mitigazione per ridurre le immissioni sonore direttamente sulla sorgente stradale e verificato che gli alti valori di rumorosità dipendono dal mancato rispetto della segnaletica attualmente esistente (max 30 km/h in prossimità delle abitazioni site in via Zafferria) e di 50 Km/h sulla ex. SS 114, si consiglia di assicurare la riduzione della velocità di transito dei veicoli ai valori indicati in sito mediante appositi dissuasori elettronici che ridurrebbero la rumorosità almeno di **4 dB(A)**. Si otterrebbe un *livello continuo equivalente di pressione sonora* L_{Aeq} di **62,5 dB(A)** nell'area dell'ingresso del futuro Centro Commerciale e in prossimità delle villette a schiera di via Zafferria, e un livello di pressione sonora di **64,2 dB(A)** nell'area in prossimità delle future rotatorie RI e R3, poste sulla ex SS 114 (Via A Celi).

Entrambi i valori sono inferiori ai limiti di immissione elencati nel D.P.C.M. 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" classe IV "Area di intensa attività umana" della Tabella A, che pone il valore limite assoluto di immissione diurno di L_{eq} 65dB(A).

Pertanto si ritiene l'intervento acusticamente conseguibile, poiché il clima acustico del lotto oggetto di intervento sarà pienamente compatibile con i limiti imposti dalla classificazione acustica.

In zona non sono stati individuati particolari ricettori sensibili.

Futuri rilievi fonometrici verificheranno lo stato post operam soprattutto per la rumorosità prodotta dall'incremento veicolare.

PIANO DI CANTIERIZZAZIONE RACCORDO AUTOSTRADALE

IMPATTI TEMPORANEI

- Occupazione del suolo

Il suolo è soggetto a un'occupazione temporanea durante le attività di cantiere, che avrà una durata di circa 12 mesi. In questo caso l'occupazione di suolo è limitata alle aree su cui insisterà l'intervento; va peraltro rilevato che talune infrastrutture esistono già, quindi oggetto di riattamento. Eventuali ulteriori aree da adibire a piazzali verranno dotate di idonea impermeabilizzazione e di canalette perimetrali per la raccolta delle acque di dilavamento e di eventuali sversamenti accidentali; saranno inoltre applicati tutti gli accorgimenti previsti dalla normativa vigente, quali recinzione, illuminazione e guardiania. Tali aree saranno localizzate nei piazzali che ospiteranno i futuri parcheggi, in adiacenza al Centro Commerciale. Livello d'impatto basso.

- Modifiche del suolo

La carta dell'uso reale del suolo, elaborata in conformità a rilievi diretti, evidenzia come il territorio interessato dall'intervento sia nettamente e ampliamente destinato ad attività commerciale o comunque

antropizzato, quindi, già finalizzato alle attività in progetto; non sono interessate dal progetto le superfici non coltivate, poste al margine dell'intervento. Livello d'impatto medio.

- Perdite di suolo vegetale

Il terreno vegetale di superficie (20-30 cm) derivato dalle operazioni di scotico delle aree di scavo degli invasi e delle urbanizzazioni, verrà accantonato in aree di stoccaggio e in cumuli di spessore adeguato separati da altre tipologie di suolo; esso sarà via via utilizzato per ricolmature nelle posizioni definitive previste dal progetto e per il ripristino delle aree di cantiere. Le aree di scotico sono localizzate al di fuori dei confini della Zps a circa 300 m in linea d'aria. Livello d'impatto medio.

- Dissesti connessi agli scavi

Gli unici impatti sui processi morfogenetici in atto nell'area, peraltro blandi, derivanti dalle attività di cantiere, sono dovuti agli scavi per la costruzione delle fondazioni degli edifici: il momentaneo allentamento del terreno può produrre effetti di erosione localizzata in occasione di eventi meteorici particolarmente intensi. Questi effetti scompaiono con la definitiva realizzazione delle opere, conferendo assetti stabili ai pendii realizzati. I lavori per la viabilità prevedono scavi limitati o comunque previsti mediante opere di sostegno adeguatamente progettate. Livello d'impatto trascurabile.

- Inquinamento: produzione rifiuti

Eventuali rifiuti prodotti dalle attività di cantiere verranno stoccati in apposite aree secondo quantitativi e tempi stabiliti dalla normativa di settore (D.Lgs. 22/97), trasportati da aziende autorizzate e smaltiti presso impianti autorizzati. Livello d'impatto trascurabile.

- Costruzione di strade

Verrà utilizzata la rete stradale esistente, e da questa si accede a tutte le strutture del complesso accessi già esistenti ed autorizzati. Al fine di renderle carrabili per gli automezzi, le viabilità saranno sistemate. Livello d'impatto trascurabile.

- Effetto del traffico di cantiere sulla viabilità principale

Il sistema viario principale è caratterizzato da traffico veicolare in funzione di un'autostrada, di una SS e di strade provinciali e locali. La presenza del cantiere non sembra poter produrre effetti significativi sulla circolazione locale. Non è, infatti, previsto che la fase di cantierizzazione produca un rilevante incremento del traffico veicolare, soprattutto in considerazione del fatto che il terreno necessario per il rimodellamento dell'area e l'urbanizzazione verrà recuperato all'interno della stessa area di intervento. Livello d'impatto trascurabile.

- Effetto del traffico di cantiere sulla viabilità secondaria

Il sistema viario secondario è caratterizzato da un traffico veicolare estremamente scarso e la presenza del cantiere non sembra poter produrre effetti significativi sulla circolazione locale. Non è prevista nuova viabilità esterna all'area di intervento. Livello d'impatto trascurabile.

IMPATTI PERMANENTI

- Utilizzo del suolo

La costruzione del Centro Commerciale occupa un totale di circa 29.000 mq, sottratti definitivamente alla destinazione pastorale incolta. I terreni su cui insistono le opere hanno valore ambientale modesto ed una destinazione d'uso compatibile a quanto realizzato. Livello d'impatto basso.

- Modifica all'assetto morfologico

Le opere edili in progetto insistono su una morfologia pianeggiante e ove presenti piccoli stacchi morfologici. La costruzione prevede un moderato rimodellamento morfologico, all'interno dello stesso sito. Tale intervento incide in maniera irrilevante sulla morfologia dell'area. Per quanto riguarda l'impianto si ritiene che questo s'inserisca in un contesto già antropizzato a livello industriale. Livello d'impatto medio.

- Rifiuti e scarichi

Tutti i rifiuti prodotti verranno stoccati secondo i limiti quantitativi e temporali stabiliti dalle norme vigenti, trasportati da aziende autorizzate per le specifiche categorie, smaltiti o recuperati presso impianti autorizzati. Per quanto riguarda lo stoccaggio dei rifiuti, quelli non pericolosi verranno depositati in cassonetti o vasche carrabili e posizionati in aree impermeabilizzate e dotate di rete di raccolta delle acque meteoriche. I pericolosi, invece, saranno stoccati, preferibilmente al coperto, entro contenitori a doppia camera certificati per l'uso specifico.

MITIGAZIONE E CONTROLLO

Nel seguito vengono riportate le misure di mitigazione e di controllo da utilizzare per le opere previste:

- in fase di cantiere le stesse aree che saranno occupate dalle strutture per tutte le opere in progetto dovranno essere utilizzate come sedi dei cantieri.
- prima dell'inizio dei lavori, sarà opportuno approntare intorno alle aree interessate delle recinzioni. Le recinzioni, finalizzate alla tutela degli ambienti naturali e seminaturali, con particolare riguardo per gli habitat nemorali, si propongono di prevenire un eccessivo e inutile calpestio degli habitat naturali ed

- eventuali errori da parte delle maestranze che eseguiranno i lavori. In particolare, nessuna area limitrofa ai cantieri dovrà essere utilizzata per lo stoccaggio, anche temporaneo, di materiali di risulta o di rifiuti.
- il passaggio di mezzi pesanti dovrà avvenire su strade preesistenti senza arrecare danno alla vegetazione circostante.
 - dovranno essere assolutamente evitati scavi e prelievi di materiali in aree ricadenti all'interno del ZPS.
 - non sono ammessi lavori che prevedano l'utilizzazione di illuminazione artificiale, né la movimentazione di mezzi meccanici dopo il tramonto.
 - va evitato di attribuire nuove funzioni se non specificamente legate alla tutela e gestione del sito.

Si raccomanda inoltre di:

- ridurre all'essenziale il sistema di illuminazione nelle aree di cantiere, evitando in ogni caso la realizzazione di impianti a palo alto ed a forte diffusione della luce.
- installare appositi "piatti" direttamente sui corpi illuminati in modo da convogliare verso il basso il flusso luminoso e munire gli stessi di appropriati sottofondi per ridurre il riverbero luminoso.

PIANO DEGLI SCAVI

Le modalità di carico e trasporto alle pubbliche discariche dei materiali non riutilizzabili nei siti d'intervento, le modalità di trattamento dei materiali riutilizzati come riempimento e l'elenco dei siti di conferimento delle terre e rocce di scavo in esubero sono indicate nel piano degli scavi, appositamente redatto per il cantiere in oggetto, a cui si rimanda.

RELAZIONE PAESAGGISTICA RACCORDO AUTOSTRADALE CAVE E DISCARICHE DA UTILIZZARE

Pur non prevedendo consistenti movimentazioni di terra, la discarica prevista per l'eventuale necessità è quella autorizzata sita in località Larderia, che è ubicata ad una distanza di circa 5 km.

PREVISIONE DELL'INCIDENZA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Le opere nel loro complesso sono state già valutate a livello d'incidenza e la presente proposta progettuale rappresenta una soluzione migliorativa relativamente alla viabilità di progetto nella condizione di esercizio; a tal proposito, infatti, ne viene chiesta la **verifica di screening** risultando intrinseco che l'incidenza è significativamente inferiore diminuendo il traffico veicolare nelle aree a sud della stessa ZPS, l'incidenza indiretta risulterà inferiore o al massimo invariata.

MISURE DI MITIGAZIONE

Fase di cantiere

- Dovrà essere tassativamente evitato l'abbattimento, o il danneggiamento di specie arboree ed arbustive e ridotto al minimo il taglio di specie erbacee;

Si raccomanda inoltre di:

- evitare l'utilizzazione di lampade a incandescenza ed alogene che, per le elevate temperature, risultano estremamente nocive per l'entomofauna;

Area sosta

- Sarà necessario contenere le dimensioni delle aree di sosta in funzione della "capacità di carico" antropico.

Sistemazione

- Dovrà essere tassativamente evitato l'abbattimento, o il danneggiamento di specie arboree ed arbustive e ridotto al minimo il taglio di specie erbacee.

VALUTAZIONE AMBIENTALE TRA PROGETTO ASSENTITO E PROGETTO PROPOSTO

Le opere previste in entrambi i sottoprogetti, nel loro insieme risultano già assentite positivamente con prescrizioni dal punto di vista paesaggistico giusta prot.n. 4878 del 23.05.2007 della Soprintendenza ai Beni culturali ed Ambientali di Messina.

La procedura di verifica paesaggistica si intende quindi come proposizione migliorativa e meno impattante di quella già positivamente assentita come sopra specificato in quanto prevede che i volumi di traffico non siano diretti nella loro totalità lungo la SS 114 che presenta margini minimi di innalzamento dei volumi smaltibili mentre contestualmente riesce e collegare le porzioni di territorio poste a nord della Tangenziale con le aree in argomento e tutte le infrastrutture poste lungo la stessa SS 114.

Quanto valutato in questo studio ha permesso di definire le opere proposte come compatibili dal punto di vista paesaggistico ed ambientale e non incidenti in maniera maggiore di quanto già valutato precedentemente dal punto di vista dell'incidenza ambientale.

INTERVENTI DI OTTIMIZZAZIONE AMBIENTALE

Le opere edilizie riguardano ambiti non interessati da vegetazione naturale e gli interventi di ottimizzazione vengono individuati tra quelli di ricomposizione di un paesaggio antropizzato, con particolare attenzione agli elementi tipici dell'edificato rurale.

Definizione delle misure di mitigazione degli impatti

Suolo e sottosuolo - Durante i processi di cantierizzazione verranno raccolte le acque reflue prodotte direttamente o indirettamente dai lavori per evitare ogni possibile apporto di inquinanti nei terreni e nei corpi acquiferi superficiali e sotterranei. Prima dell'esecuzione dei lavori di rimozione e accantonamento del terreno vegetale, dovranno essere prelevati dei campioni di terra ed eseguite delle analisi di tipo fisico (in particolare tessitura e struttura), chimico (in particolare pH, sostanza organica, elementi minerali). Le analisi dovranno essere eseguite prima del riutilizzo del suolo accantonato in modo da poter eseguire eventuali interventi correttivi (concimazioni organiche, utilizzo di ammendanti, ecc.) finalizzati ad ottenere un suolo con le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche presenti nell'ante-operam. Le modalità di scotico del terreno vegetale dalle aree di intervento dovranno attenersi a precise indicazioni al fine di garantire il livello di fertilità preesistente. La rimozione del terreno vegetale ed il successivo spargimento nelle aree interessate da colmamenti, dovrà essere eseguito su uno strato pari a 30 cm (strato che individua il cosiddetto orizzonte A), a meno che analisi di laboratorio dimostrino che le caratteristiche fisico-chimiche a maggiore profondità sono soddisfacenti per lo svolgimento dei diversi processi biologici. Nel caso venga interessato dallo scavo anche l'orizzonte B, dovrà essere mantenuto separato dalla terra vegetale (orizzonte A). Lo scotico dovrà avvenire con terreno secco (almeno tre giorni senza precipitazioni) per impedire o comunque ridurre i compattamenti che compromettono la struttura del suolo. In particolare durante le fasi di scotico dovranno essere prese tutte le precauzioni per tenere separati gli eventuali strati di suolo con caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche diverse. Il terreno vegetale non potrà essere rimosso nell'ambito di sviluppo delle radici di alberi da preservare. Per le operazioni di rimozione dovranno essere impiegati mezzi cingolati in quanto caratterizzati da un ridotto carico specifico che permette di evitare l'eccessiva modificazione della struttura del terreno vegetale e la sua eccessiva compattazione. La messa in deposito del terreno vegetale dovrà essere effettuata prendendo tutte le precauzioni per evitare la contaminazione con materiali estranei o agenti inquinanti. Per quanto riguarda lo stoccaggio, si dovrà inoltre accantonare il terreno di strati diversi o di tipo diverso (suolo proveniente da aree coltivate, suolo di pascoli permanenti, ecc.) in cumuli separati. I cumuli non dovranno comunque superare i 3 m di altezza in modo da non danneggiarne la struttura e la fertilità. Il terreno dovrà essere ordinatamente accatastato e non dovrà essere interessato dal transito di veicoli. Le aree da adibire a piazzali dovranno essere dotate di idonea impermeabilizzazione e di canalette perimetrali per la raccolta delle acque di dilavamento e di sversamento accidentale. Inoltre, devono essere applicati tutti gli accorgimenti previsti dalla normativa vigente, quali recinzione, illuminazione e guardiania.

Paesaggio ed ecosistemi - L'attenzione posta dai progettisti alle problematiche di inserimento paesaggistico ha portato a privilegiare l'adozione di tipologie progettuali e di accorgimenti tecnici che favorissero l'inserimento delle opere nel contesto territoriale, salvaguardandone per quanto possibile gli elementi di pregio e la continuità. Come l'utilizzo di luci di illuminazione all'esterno diffuse, per evitare impatti sulla fauna migratoria.

Prescrizioni sulle fasi di lavoro e modalità esecutive degli interventi di rinaturalizzazione (indicative ove possibile per un impianto industriale).

Fasi di lavoro

Le fasi di lavoro da seguire sono le seguenti:

- sfalcio della vegetazione infestante (eventuale);
- stoccaggio delle piante in prossimità dell'area di intervento;
- apertura delle buche/solchetti;
- messa a dimora di piante/ semi;
- rinterro delle buche;
- messa in opera dei materiali accessori al rimboschimento.

Modalità esecutive

L'Appaltatore dovrà operare utilizzando tutti i procedimenti e le tecnologie che assicurino l'esecuzione dell'opera a regola d'arte, in considerazione delle caratteristiche dei terreni, delle condizioni ambientali, dell'entità del lavoro e del "Piano di intervento".

Illuminazione artificiale

Attenta distribuzione dei punti luce, limitata allo stretto necessario e con esclusione delle zone naturali, e adozione di opportuni accorgimenti nella scelta della tipologia di supporto (schermatura, distribuzione luce, utilizzo di luci tipo cut-off ecc.) e fonte luminosa (lampade a emissione spettrale ristretta).

Contenimento dei consumi energetici

Il contenimento dei consumi energetici dovrà essere ottenuto mediante l'adozione di:

- gruppi frigoriferi ad elevato coefficiente prestazionale, a recupero di calore;
- pompe di calore;
- generatori di calore ad alto rendimento;

- unità di trattamento dell'aria con sistema "free cooling";
- circuiti idraulici a portata variabile;
- impianti di climatizzazione indipendenti per le unità commerciali, che consentono di modularne il funzionamento in relazione allo stato di effettiva occupazione;
- sistema di controllo degli impianti con programmi automatici di gestione che consentono sia di contenere i consumi energetici sia di garantire un'adeguata manutenzione programmata degli impianti.

Riepilogo delle prescrizioni

Suolo e sottosuolo

- prevedere che, prima dell'esecuzione dei lavori di rimozione e accantonamento del terreno vegetale, dovranno essere prelevati dei campioni di terra ed eseguite delle analisi di tipo fisico (in particolare tessitura e struttura), chimico (in particolare pH, sostanza organica, elementi minerali);
- prevedere che le modalità di scotico del terreno vegetale dalle aree di intervento dovranno attenersi a precise indicazioni al fine di garantire il livello di fertilità preesistente, come descritto in relazione;
- prevedere che dovrà essere evitata la contaminazione del terreno escavato con inquinanti e con materiali estranei;
- prevedere che il terreno vegetale non potrà essere rimosso nell'ambito di sviluppo delle radici di alberi da preservare;
- per quanto riguarda lo stoccaggio, si dovrà inoltre accantonare il terreno di strati diversi o di tipo diverso (suolo proveniente da aree coltivate, suolo di pascoli permanenti, ecc.) in cumuli separati;
- il terreno escavato dovrà essere ordinatamente accatastato e non dovrà essere interessato dal transito di veicoli.

Acque superficiali e sotterranee

- prevedere il minor utilizzo possibile di acque dalle civiche reti di adduzione. Prevedere la minor superficie da impermeabilizzare;
- prevedere che le aree da adibire a piazzali dovranno essere dotate di idonea impermeabilizzazione e di canalette perimetrali per la raccolta delle acque di dilavamento e di sversamento accidentale.

Paesaggio ed ecosistemi

- implementare le azioni di ripristino ecosistemico, prevedendo un ulteriore ampliamento delle azioni di impianto di specie autoctone nelle sottoindicate tipologie: prevedere il recupero dei muretti a secco riferiti all'ambito di progetto, per le parti che vengono mantenute, utilizzando le medesime tecniche con le quali questi sono stati costruiti;
- per le aree da adibire a parcheggi si dovrà provvedere alla sua progettazione definitiva prevedendo l'impianto di elementi vegetali appartenenti a specie tipiche dei luoghi, che non mostrino caratteristiche di invasività;
- la *barriera vegetale* al margine del parcheggio dovrà avere anche funzioni antirumore e antipolvere; per raggiungere sufficienti livelli di efficacia tale fascia dovrà essere profonda almeno 6-10 m ed essere costituita da specie arboree miste a specie arbustive sempreverdi, rientranti nelle tipologie sopra esposte (ad esempio vanno esclusi gli Eucalyptus). Per le barriere, il profilo della vegetazione deve avere un andamento crescente dal margine verso l'interno e, dove possibile, la fascia centrale di vegetazione sempreverde deve essere impiantata su un terrapieno di 2 m in modo da offrire un maggiore schermo;

Connessioni ecologiche - Flora, fauna e habitat

- prevedere che, nella fase di realizzazione delle opere, durante il periodo siccitoso compreso tra la fine della primavera e l'inizio dell'autunno, le strade di servizio e le aree di manovra verranno mantenute umide provvedendo ad innaffiarle almeno due volte al giorno per evitare un'eccessiva diffusione delle polveri;
- prevedere il divieto di accesso ai veicoli al di fuori dei percorsi predisposti;
- si dovrà prevedere la designazione di un tecnico di comprovata esperienza, che esegua con cadenza bimestrale un monitoraggio faunistico, floristico ed ecosistemico degli effetti dell'attività delle opere in fase di esercizio, anche sull'ambiente circostante, nei 2 anni successivi al completamento dell'intervento;
- prevedere che gli orari del cantiere non prevedano lavori notturni e che l'illuminazione notturna dell'area di cantiere sia quanto più possibile concentrata;

CONCLUSIONI

Considerazioni finali:

Per quanto riguarda gli **impatti temporanei** legati alle diverse componenti progettuali (circoscritti ai 12 mesi e ai 24 mesi previsti rispettivamente per la realizzazione delle opere edilizie), essi risultano

trascurabili o bassi per quasi tutte le componenti considerate, mentre sono **medi o elevati per quanto concerne le componenti suolo e paesaggio**.

Grande attenzione è stata rivolta alla valutazione degli **impatti permanenti** ed all'analisi delle misure di mitigazione/ottimizzazione previste dal progetto. A proposito degli **aspetti idrologici**, va rimarcata la totale assenza di interferenze di tutte le opere progettate con le sorgenti e con la porzione del Torrente Larderìa. Riguardo ai **consumi idrici** ed all'**inquinamento di acque e suolo** causato da composti a base di N, P e K, essi risultano piuttosto contenuti e certamente minori rispetto a quelli che si registerebbero qualora nell'area fosse praticato un uso agricolo intensivo (seminativi irrigui e colture in serra), considerando l'attuale destinazione d'uso industriale commerciale dei terreni da P.R.G.. Il rischio potenziale della contaminazione dei suoli e delle falde è fortemente ridotto grazie alle opere di drenaggio previste. Per quanto concerne la **sottrazione di suolo**, il complesso ed i locali di servizio occupano un totale che verrà sottratto definitivamente. I terreni su cui insistono tali opere presentano tuttavia un valore ambientale scarso ed una destinazione d'uso compatibile a quanto previsto da progetto. L'impatto del **fabbisogno idrico** indotto dalla realizzazione dell'impianto sarà soddisfatto dall'acquedotto comunale. L'**inquinamento atmosferico ed acustico e di traffico** dell'opera in costruzione ed in esercizio sarà medio-alto ma in un contesto totalmente destinato ad attività commerciale ed industriale.

Per quanto riguarda gli **impatti permanenti sulle componenti flora, vegetazione, habitat e fauna**, essi risultano il più delle volte trascurabili. Non si prevedono infatti impatti negativi diretti o indiretti né su habitat d'interesse né su aree di pregio naturalistico in genere semplicemente in quanto queste sono presenti ad una certa distanza, ma già nell'area in oggetto sono presenti autostrade, approdi ecc.

Per quanto concerne l'impatto ambientale relativo alla dimensione della superficie coperta dell'edificio, si è ampiamente verificato in precedenza come lo stesso manufatto edilizio sia stato ideato e sistemato in maniera tale da uniformarsi al pendio naturale ed il suo impatto visivo non procurerà alcuna minaccia alla armonicità del paesaggio.

Oggi la zona risulta servita molto bene, infatti la presenza dello svincolo di Tremestieri, e di quello di nuova realizzazione di San Filippo e della viabilità di progetto, consentono e consentiranno di garantire ottimi collegamenti diretti sia con la città sia con i comuni dell'interland. Anche i programmi infrastrutturali in corso di realizzazione e di prossimo inizio concorrono a garantire un ulteriore miglioramento della situazione. Infatti è in corso di completamento il nuovo approdo dei traghetti proprio in località Tremestieri; tale approdo oltre a non gravare sul traffico locale in quanto prevede l'accesso diretto dai piazzali di sbarco all'autostrada, prevede anche opere collaterali come il potenziamento dello svincolo autostradale ed una nuova e più razionale sistemazione degli innesti per l'accesso allo svincolo stesso che porteranno beneficio alla scorrevolezza dell'intero traffico proveniente da tutte le realtà locali esistenti e previste. In ultimo, esiste un progetto di vicina realizzazione per la Metroferrovia che collegherà i villaggi ed i limitrofi paesi della fascia ionica con una importante stazione proprio in località Tremestieri, nonché, in un futuro più lontano, la previsione della "via del mare", già oggetto di uno studio di fattibilità.

La viabilità esterna, comporterà un migliore deflusso viario che attualmente decongestiona la parte a sud dell'area in oggetto, inoltre la nuova viabilità non è altro che un rafforzamento stradale di una viabilità già esistente. Per attenuare l'impatto paesaggistico tutta la viabilità sarà costeggiata da essenze e alberature autoctone.

Da tutto quanto sopra esposto può concludersi che l'impatto ambientale determinato dalle urbanizzazioni e dall'insediamento del Centro Commerciale progettato, con annessa viabilità esterna, non comporterà alcun effetto negativo agli indicatori attuali, anzi per alcuni versi produrrà una sistemazione dell'area più idonea ed aggregherà a pieno titolo al decoro urbano un'area di frangia oggi senza identità e oggetto di un processo di degrado irreversibile.

ANALISI DEL PROGETTO

Il progetto in esame, per il quale, a seguito di modifiche ritenute sostanziali, si chiede il provvedimento di cui all'oggetto, è stato già valutato ambientalmente sia con il rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale D.R.S. n.431 del 14.05.2008, ai sensi dell'art.26 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e dell'art.5 del D.P.R. n.357/97 per il "*Progetto edilizio e delle opere di urbanizzazione di un centro commerciale*" che con successivo rilascio, con nota prot.n.29967 del 23.05.2012, del provvedimento di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. e valutazione d'incidenza ex art. 5 del D.P.R. 357/97 per il "*Progetto definitivo di realizzazione del Raccordo Autostradale Messina Zafferìa con la SS 114 nell'ambito del Progetto del Centro Commerciale Tremestieri*".

L'intervento rientra nella tipologia progettuale individuata dall'allegato IV del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. punto 8. Altri progetti, lett. t) "*modifiche o estensioni di progetti... già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente*".

L'aspetto urbanistico del progetto originario è stato già considerato con i provvedimenti sopraccitati, sia per quanto attiene il centro commerciale e le opere di urbanizzazione che per il raccordo autostradale.

La localizzazione e la tipologia del progetto modificato oggetto di valutazione è rimasta invariata rispetto a quelli già assentiti ambientalmente.

A tal proposito, con nota prot.n.220162 del 24.08.2016 acquisita al prot. ARTA n.56940 del 30.08.2016 il Dipartimento Politiche del Territorio del comune di Messina ha rappresentato tra l'altro che "... **trattasi di intervento conforme allo strumento urbanistico e soggetto a rilascio di concessione edilizia diretta ai sensi dell'art. 28 bis delle N.A. del P.R.G., nonché di opera pubblica singola la cui autorizzazione ha per legge l'effetto di variante al P.R.G. (cfr. art.6 c. 12 D.L.vo 152/06 e s.m.i.), ...**", e con successiva nota prot.n.255810 del 04.10.2016 acquisita al prot. ARTA n.64754 del 04.10.2016 lo stesso Dipartimento del comune di Messina ha trasmesso copia della deliberazione di G.M. n.440 del 28.06.2016 di approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni della Conferenza di servizi del 20.04.2012, del 15.05.2012 e del 20.06.2012, nella quale tra l'altro si prende atto che "... **ai sensi dell'art. 65 bis delle N.T.A. del Piano Regolatore, che recita " L'indicazione grafica delle zone destinate alla viabilità nelle tavole di azionamento del P.R.G. ha valore indicativo ai fini del progetto esecutivo dell'opera (anche con riferimento ai limiti dimensionali richiesti dalla normativa vigente) e fino all'approvazione dello stesso, il quale potrà pertanto discostarsi lievemente, per giustificati motivi, dalle previsioni grafiche del P.R.G., senza che ciò costituisca difformità nei confronti dello strumento urbanistico stesso" – Il progetto di adeguamento alle prescrizioni della Conferenza di servizi in oggetto deve ritenersi conforme alla variante urbanistica approvata con Disposizione Commissariale n.46/2012, come risulta dal verbale di validazione prot.n. 17910 del 22.01.2016;**".

Preso atto dello "Studio ante operam sul clima acustico", si ritiene, per la fase **ante operam**, che prima dell'inizio dei lavori debba essere effettuata una campagna di monitoraggio, di concerto con l'ARPA competente per territorio, relativa alla componente atmosfera, in modo da costituire elemento di confronto per i monitoraggi in fase in operam e post operam. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all'ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio.

Per quanto riguarda la fase **in operam**, considerato che l'area di cantiere interferisce con un'area urbanizzata e che la suddetta fase crea un impatto significativo sulla componente atmosfera, rumore e vibrazione, si ritiene che debba essere effettuata, di concerto con l'ARPA competente per territorio, una campagna di monitoraggio delle componenti rumore, vibrazioni ed emissioni in atmosfera, finalizzata al controllo della qualità dell'ambiente attraverso la verifica del rispetto dei valori limite definiti dalla normativa vigente. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all'ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio, sulla valutazione, circa, la loro compatibilità e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell'art.28 del D.L.vo 152/06.

Dalla "Relazione paesaggistica" del raccordo autostradale al capitolo - Definizione delle misure di mitigazione degli impatti - si evince che "*Durante i processi di cantierizzazione verranno raccolte le acque reflue prodotte direttamente o indirettamente dai lavori per evitare ogni possibile apporto di inquinanti nei terreni e nei corpi acquiferi superficiali e sotterranei.*", ma nulla viene detto in merito alle modalità di smaltimento delle stesse, che andranno smaltite nella fognatura comunale se trattasi di acque reflue domestiche o assimilabili, previa approvazione dell'Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell'art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. che cita: "... *purchè osservino i regolamenti emanati dal soggetto gestore del servizio idrico integrato ed approvati dall'ente di governo dell'ambito competente.*" o smaltite secondo le modalità previste dalla normativa sui rifiuti D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. se trattasi di acque reflue di lavorazione o tecnologiche. Anche per i lavori di realizzazione del centro commerciale, non si evincono le modalità di smaltimento a cui sottoporre la medesima tipologia di refluo; pertanto, si ritiene che tali analoghi reflui debbano essere analogamente smaltiti.

Per quanto attiene la fase **post operam**, si prende atto di quanto previsto nella documentazione trasmessa in merito a *futuri rilievi fonometrici* (pag. 28 Capitolo 8. Conclusioni - dello "Studio ante operam sul clima acustico" del raccordo autostradale) per verificare lo stato di post operam soprattutto per la rumorosità prodotta dall'incremento veicolare; pur tuttavia, si ritiene che le stesse vadano concordate con l'ARPA territorialmente competente e che debbano essere estese anche alla componente atmosfera. Tale programma di monitoraggio che oltre alla componente acustica dovrà prevedere, quindi, anche quella atmosferica, dovrà avere una durata minima di due anni (almeno 3 misurazioni per anno), dovrà essere finalizzato a verificare l'entità dell'incremento dei livelli di rumore e di inquinamento atmosferico, il rispetto dei limiti e la necessità di eventuali misure mitigative. Al termine del monitoraggio dovrà essere redatta relazione descrittiva sugli

esiti del monitoraggio, sulla valutazione circa la loro compatibilità e l'indicazione delle eventuali misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione, da inviare a questo Assessorato ed all'ARPA competente per territorio, alla quale andranno trasmessi anche i risultati delle misurazioni. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell'art.28 del D.L.vo 152/06.

In merito alla viabilità, considerato che:

- al paragrafo 5. Conclusioni - dell'elaborato "Relazione Tecnica" - Analisi di funzionalità di rete, intersezione e interconnessione tra la viabilità ordinaria e l'area di intervento - si rappresenta che " *In linea di massima, gli unici fenomeni "parzialmente critici" interessano la sola rete pertinenziale, ovvero quella dove convergono necessariamente tutti i flussi attratti e generati dalla nuova struttura commerciale. Tale situazione, peraltro limitata ad alcuni punti ben precisi ... è compensata da un generale beneficio apportato alla mobilità locale.*";
- un nuovo centro commerciale può essere considerato come grande generatore di traffico, e cioè "una costruzione che, a causa del traffico che genera, presenta una forte incidenza sul territorio e sull'ambiente" (Ufam - Ufficio Federale 2006), con conseguente aumento del traffico motorizzato individuale; dell'Ambiente, Svizzera;

si ritiene, che vada verificata sia la possibilità di concordare con l'Amministrazione Comunale di Messina la fattibilità di far rientrare lo stesso centro commerciale nella rete dei trasporti pubblici, previo accordo con le società dei trasporti pubblici locali, che quella di utilizzo di navette di collegamento tra lo stesso centro commerciale con dei punti di raccolta strategicamente ubicati quali parcheggi, piazze, etc..

Gli esiti del monitoraggio faunistico, floristico ed ecosistemico, previsto nell'elaborato V/O "Relazione paesaggistica" – Raccordo autostradale – al paragrafo "Interventi di ottimizzazione ambientale" con cadenza bimestrale nei 2 anni successivi al completamento dell'intervento, dovranno essere trasmessi, come relazione descrittiva, anche al Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato per opportuna conoscenza.

Per quanto riguarda il **centro commerciale** la modifica sostanziale, lasciando invariata la superficie lorda di pavimento (Su) pari a 26.412 mq, riguarda l'andamento plano-volumetrico, passando da due elevazioni fuori terra ad una sola elevazione fuori terra. Ciò ha comportato, rispetto al progetto originario, un aumento della superficie coperta pari a circa 8.770 mq e quindi di occupazione di suolo, passando da 29.370 mq a 38.140 mq. Tuttavia, tale superficie, nel progetto originario, risultava già occupata prevalentemente da parcheggi ed in minore parte dalla viabilità interna, non ravvisando, pertanto, un nuovo consumo di suolo, considerato, anche, che le superfici dei lotti, relativi al progetto originario e quello modificato, risultano identici. Tra l'altro l'aumento di superficie verrà utilizzata per i parcheggi sia in copertura che in seminterrato.

Inoltre, così come si rileva dall'elaborato D-a6 "Relazione Comparativa" - Tabella illustrativa, con la sintesi di confronto dei rapporti numerici tra i due progetti -, le modifiche del centro commerciale, rispetto al progetto originario, comporteranno un aumento della superficie a verde di 4.340 mq, passando da 11.145 mq a 15.485 mq, una riduzione delle superfici permeabili e impermeabili, ma che comunque manterranno pressoché costante la superficie complessiva permeabile relativa sia al centro commerciale che al raccordo autostradale che passerà da 19.305 mq a 19.309 mq.

Il materiale derivante dagli scavi del centro commerciale modificato si ridurrà di 80.000 mc, passando dai circa 120.000 mc stimati per il progetto originario a 40.000 mc, che saranno riutilizzati in situ per la modellazione delle aree di pertinenza, senza così incrementare la presenza di discariche.

Definiti dal sociologo George Ritzer le nuove cattedrali del nostro tempo, i centri commerciali sono templi dello *shopping*, ma anche del consumo non sostenibile, molti aperti dodici ore al giorno, sette giorni su sette, consumano infatti enormi quantitativi di energia e sono la causa di elevate emissioni inquinanti. Infatti consumano anche quattro, cinque volte più di energia per metro quadrato rispetto ad un edificio residenziale. Pertanto, a seguito di queste considerazioni e delle modifiche plano-volumetriche dell'edificio destinato al centro commerciale, si ritiene che debba essere valutata l'opportunità di una riqualificazione architettonica, oltre che per l'aspetto compositivo anche per l'aspetto del risparmio energetico, facendo eventualmente ricorso anche a tecniche di bio-architettura, nella considerazione che per tale edificio dovrà essere garantita una efficienza energetica complessiva pari ad almeno alla classe "A1", in conformità alla normativa vigente - Decreto Ministeriale del 26 giugno 2015 di Adeguamento del decreto del Ministro dello sviluppo economico, 26 giugno 2009 - "Linee guida nazionali sulla certificazione energetica degli edifici".

Inoltre, ai fini dell'incremento dell'autonomia energetica la percentuale di integrazione richiesta dal D.L.vo n.28/2011 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30CE" dovrà essere pari a non meno del 30%; tale valore dovrà essere raggiunto attraverso tutte le soluzioni tecnologiche disponibili di fonti rinnovabili.

A tal proposito, considerato che le modifiche hanno prodotto un aumento della superficie di copertura, ai fini

dell'incremento dell'autonomia energetica, occorre investire nell'installazione di pannelli fotovoltaici che possono produrre in proprio parte dell'energia necessaria, estendendo quelli già previsti per tutta l'area di parcheggio in copertura e all'esterno del centro commerciale, ai fini mitigativi dell'impatto della struttura, con il duplice scopo di incrementare la sostenibilità energetica e di ridurre gli effetti termici determinati dalla notevole superficie impermeabilizzata. Per la parte di superficie di copertura ove non sia possibile realizzare l'impianto fotovoltaico, ai fini del contenimento dell'effetto isola di calore le strutture di copertura, dovranno essere realizzate mediante l'utilizzo di materiali ad elevata capacità di riflettere l'irradiazione solare incidente e, al contempo, di emettere energia termica nell'infrarosso; le prestazioni di tali materiali dovranno essere garantite nel tempo attraverso interventi di manutenzione programmata.

Per quanto attiene la tematica dei rifiuti, considerato che la principale categoria prodotta dall'attività commerciale in fase di esercizio sarà quella degli imballaggi composti da: carta e cartone, legno, plastica, alluminio, acciaio e vetro, si ritiene che la loro raccolta debba avvenire sotto forma di differenziata; mentre la parte organica, ove possibile, dovrà essere trattata realizzando un microimpianto di compostaggio ottenendo un fertilizzante da utilizzare per le aree destinate a verde.

La rete di raccolta delle acque meteoriche delle aree a pioggia, piazzali impermeabili e copertura edificio a parcheggio, e delle acque di scarico dei parcheggi interrati coperti, sarà realizzata mediante pozzetti e canalette grigliate collegate da tubazione interrata, dotata di ispezioni, ad un sistema di grigliatura e dissabbiatura oltre a vasche separatrici di oli e idrocarburi, prima di essere recapitate in vasche di raccolta per l'irrigazione del verde e per il lavaggio di strade e piazzali, mentre l'acqua in esubero sarà inviata ai collettori previsti lungo la viabilità pubblica, in relazione, sembrerebbe, alla prescrizione contenuta nel parere prot. n. 29967 del 23.05.2012 di questo Assessorato Territorio ed Ambiente:

- *“le acque provenienti dai piazzali e dai parcheggi, dovranno essere sottoposti a preventivi processi di grigliatura, dissabbiatura e disoleatura, e riutilizzate per l'irrigazione del verde e per il lavaggio di strade e piazzali;”*;

a tal proposito si ritiene che non siano state considerate le aree destinate a parcheggio autoveicoli, realizzate a seguito della rimodulazione del centro commerciale e del raccordo autostradale, di cui all'elaborato F-6 “Piazzali esterni contro terra” - Confronto tra il progetto del 2008 e progetto presentato del 2013 - con pavimentazione in blocchetti di cls forati autobloccanti e permeabili.

È previsto un piano di manutenzione periodica dei sistemi di dissabbiatura e disoleatura sopra citati al fine di garantire nel tempo il corretto funzionamento dei medesimi in relazione, sembrerebbe, alla prescrizione contenuta nel provvedimento prot. n. 29967 del 23.05.2012 di questo Assessorato Territorio ed Ambiente:

- *“si dovrà prevedere un piano di manutenzione periodica delle opere drenanti previste in progetto, al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali;”*;

a tal proposito si ritiene che le operazioni di manutenzione periodica tra l'altro non specificate nel merito, debbano essere estese a tutte le opere drenanti previste nel progetto del raccordo autostradale.

Le acque domestiche o assimilabili del centro commerciale dovranno essere smaltite nella fognatura comunale previa approvazione dell'Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell'art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii..

Per quanto riguarda il **raccordo autostradale** le modifiche, dettate dalla richiesta ANAS (prot.n.CDG-0092347 del 28.06.2012) e consistenti in adeguamento raggi di curvatura, spostamento rotatoria e traslazione percorso, eliminazione innesto in uscita insediamento commerciale, eliminazione raccordo e realizzazione nuova rotatoria, eliminazione rotatoria, che non comportano, così come indicato nella documentazione presentata, “... variazioni nell'impatto ambientale.”, produrranno una diminuzione della superficie impegnata rispetto al progetto originario inferiore di 1.670 mq, passando, escluso i marciapiedi, da 71.430 mq a 69.760 mq, con conseguente riduzione della superficie impermeabile, che come già detto in precedenza non comporterà una riduzione della superficie complessiva permeabile, comprendente anche il centro commerciale, che resterà pressoché costante rispetto al progetto originario del centro commerciale (anno 2008) e di quello del raccordo autostradale (anno 2012).

Per quanto attiene il materiale proveniente dagli scavi, non si condivide la soluzione dell'allontanamento dell'eventuale materiale in esubero in discarica, prevista nell'elaborato V/O “Relazione paesaggistica” al paragrafo - Cave e discariche da utilizzare – che recita: *“Pur non prevedendo consistenti movimentazioni di terra, la discarica prevista per l'eventuale necessità è quella autorizzata sita in località Larderìa, che è ubicata ad una distanza di circa 5 km.”*

Pertanto, la prescrizione presente nel parere di questo Assessorato prot.n.28867 del 23.05.2012:

- *“ - i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell'ambito dei lavori in argomento, conferendo, ai sensi del D.A. 11.12.2008, gli eventuali residui eccedenti presso discariche regolarmente autorizzate di cui si dovranno rendere note*

preventivamente le ubicazioni e previa verifica della ricettività delle stesse in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire;”

si ritiene sostituita dalla seguente prescrizione:

“ - i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell’ambito dei lavori in argomento; mentre gli eventuali residui eccedenti, se sottoprodotti ai sensi dell’art.184-bis del D.L.vo 152/06, dovranno essere riutilizzati, per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati; in caso contrario il materiale dovrà essere allontanato in centri di recupero autorizzati. A tal proposito andranno prodotti, attraverso la presentazione di elaborato grafico, i relativi percorsi dal sito di progetto a quello di destinazione. e trasmessa la relativa verifica della ricettività in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire.

Dalla documentazione prodotta si rileva che per le acque di piattaforma è stata prevista la separazione delle acque di prima pioggia, rispetto al precedente progetto che ne era privo, dalle altre acque ed il loro convogliamento in apposito bacino di trattamento che comprenderà le seguenti fasi:

- grigliatura (separazione dei solidi grossolani);
- sedimentazione (separazione dei solidi pesanti: sabbie, dissabbiatura);
- flottazione (separazione dei liquidi leggeri: oli, disoleazione);

per poi confluire nel collettore principale e quindi nel Torrente Zafferia, in relazione, sembrerebbe, alla prescrizione contenuta nel parere prot. n. 29967 del 23.05.2012 di questo Assessorato Territorio ed Ambiente:

- *“nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalle sedi stradali da adeguare e da realizzare, laddove non previsto, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di disabbiatura e disoleatura i cui residui saranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia;”;*

a tal proposito, poiché nulla viene detto sullo smaltimento periodico dei residui di trattamento, si ritiene che tali residui vadano smaltiti in appositi siti autorizzati secondo la vigente normativa in materia; mentre si ritiene che per acque meteoriche si intendano quelle di prima pioggia. Inoltre, occorre fornire un elaborato grafico con l’indicazione dell’ubicazione dell’impianto di trattamento, dei percorsi delle acque meteoriche e del relativo punto di recapito finale.

Per quanto riguarda la **valutazione di incidenza** considerato che l'area di attività è esterna ai Siti di Rete Natura 2000 che a pag. 32 della “Relazione paesaggistica” del raccordo autostradale è stata “ ... *chiesta la verifica di screening ...*” che le refluenze sullo Z.P.S. avente cod. ITA 030042, posto nel punto più vicino a distanza di circa 250 m., sono già state valutate, con D.R.S. n.431 del 14.05.2008 per il centro commerciale e opere di urbanizzazione e con nota prot.n.29967 del 23.05.2012 per il raccordo autostradale, evidenziando per entrambi che “... *l’intervento proposto non ha incidenza significativa sullo Z.P.S....*”, si è convenuto di considerare la richiesta di valutazione di incidenza come verifica (screening) ai sensi dell’art.4 comma 1 del Decreto ARTA del 30.03.2007. Pertanto, considerato che le modifiche apportate al progetto originario non comportano cambiamenti e/o alterazioni a carico di habitat e specie di interesse comunitario si ribadisce quanto già espresso circa la non incidenza significativa sullo Z.P.S. avente cod. ITA 030042.

CONCLUSIONI

Per quanto sopra descritto, esaminati gli elaborati tecnici prodotti dalla Società Iniziative Commerciali ITC s.r.l. in qualità di Proponente del “Progetto di un centro commerciale” in località Tremestieri nel comune di Messina, considerato che, a seguito delle misure di pubblicità, non sono pervenute osservazioni e/o opposizioni da parte del pubblico e da Enti pubblici, valutati i possibili impatti conseguenti alla realizzazione, si ritiene esperita la procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., e di valutazione di incidenza ai sensi dell’art.5 del D.P.R. 357/97 e che il progetto non debba essere sottoposto alla procedura di V.I.A. prevista dall’art. 23 del medesimo decreto legislativo, a condizione che vengano osservate le seguenti prescrizioni:

- 1 sono fatte salve tutte le prescrizioni previste dal D.R.S. n.431 del 14.05.2008 e dal provvedimento prot.n.29967 del 23.05.2012 se non in contrasto con quelle previste da questo decreto;
 - 2 fanno parte integrante di questo provvedimento le condizioni di cui alla nota prot.n.42431 del 21.06.2016 del Servizio 3 “Assetto del territorio e difesa del suolo” del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato, che ha ritenuto “ ... *che la realizzazione delle opere oggetto dello studio idrologico idraulico trasmesso, attesa anche la contestuale eliminazione delle strade e degli accessi tuttora presenti in alveo, sia **compatibile** con la distribuzione dei tiranti e delle velocità delle correnti idriche all’interno dell’alveo del torrente Zafferia calcolate relativamente alle tre portate di riferimento del PAI 850, 100, 300) a condizione che:*
- *siano acquisite le concessioni e autorizzazioni necessarie all’esecuzione degli interventi in aree appartenenti al demanio idrico fluviale;*

- *siano preventivamente realizzate tutte quelle opere necessarie a garantire la continuità delle difese spondali così come da progetto, eliminando tutti i varchi (cancelli, ingressi a fondi privati) che allo stato di fatto si affacciano sull'alveo del torrente Zafferia;*
 - *si preveda nelle successive fasi progettuali un programma di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere costruite tale da mantenere invariati nel tempo i valori geometrici e di scabrezza della sezione del torrente Zafferia rispetto a quelli utilizzati nella modellazione idraulica.”.*
- 3 in merito ad alcune prescrizioni previste dal provvedimento prot.n.29967 del 23.05.2012 e di seguito elencate si rileva quanto segue:
- *“le acque provenienti dai piazzali e dai parcheggi, dovranno essere sottoposti a preventivi processi di grigliatura, dissabbiatura e disoleatura, e riutilizzate per l'irrigazione del verde e per il lavaggio di strade e piazzali;”;*
non sono state considerate le aree destinate a parcheggio autoveicoli, realizzate a seguito della rimodulazione del centro commerciale e del raccordo autostradale, di cui all'elaborato F-6 “Piazzali esterni contro terra” - Confronto tra il progetto del 2008 e progetto presentato del 2013 - con pavimentazione in blocchetti di cls forati autobloccanti e permeabili;
 - *“si dovrà prevedere un piano di manutenzione periodica delle opere drenanti previste in progetto, al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali;”;*
le operazioni di manutenzione periodica tra l'altro non specificate nel merito, dovranno essere estese a tutte le opere drenanti previste nel progetto del raccordo autostradale;
 - *“nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalle sedi stradali da adeguare e da realizzare, laddove non previsto, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di dissabbiatura e disoleatura i cui residui saranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia;”;*
premesso che si ritiene che per acque meteoriche si intendano quelle di prima pioggia, poiché nulla viene detto sullo smaltimento periodico dei residui di trattamento, si ritiene che tali residui vadano smaltiti in appositi siti autorizzati secondo la vigente normativa in materia; mentre si ritiene che per acque meteoriche si intendano quelle di prima pioggia. Inoltre, occorre fornire un elaborato grafico con l'indicazione dell'ubicazione dell'impianto di trattamento, dei percorsi delle acque meteoriche e del relativo punto di recapito finale.
- 4 dovranno essere integralmente realizzati tutti gli elementi di mitigazione e di riduzione degli impatti sull'ambiente, previsti in progetto, qualora non confliggano con le ulteriori sottostanti prescrizioni;
- 5 in fase di esercizio del centro commerciale la raccolta dei rifiuti dovrà avvenire sotto forma di differenziata (carta e cartone, legno, plastica, alluminio, acciaio e vetro); mentre la parte organica, ove possibile, dovrà essere trattata realizzando un microimpianto di compostaggio ottenendo un fertilizzante da utilizzare per le aree destinate a verde;
- 6 gli esiti del monitoraggio faunistico, floristico ed ecosistemico, previsto nell'elaborato V/O “Relazione paesaggistica” – Raccordo autostradale – al paragrafo “Interventi di ottimizzazione ambientale” con cadenza bimestrale nei 2 anni successivi al completamento dell'intervento, dovranno essere trasmessi, come relazione descrittiva, anche al Servizio 1 del Dipartimento Ambiente di questo Assessorato per opportuna conoscenza;
- 7 l'illuminazione esterna dei parcheggi, dei piazzali, della viabilità e delle rotatorie, ove prevista, dovrà essere realizzata con punti luce alimentati da fotovoltaico a diodi Led e conforme alla normativa UNI 10819 e UNI 11248 sull'inquinamento luminoso, dovranno inoltre essere previsti sistemi di regolazione elettronica dell'emissione luminosa. Nessun impianto energetico, tranne i generatori di emergenza, potrà essere alimentato a gasolio; si dovranno invece utilizzare primariamente fonti energetiche rinnovabili e, ove non sufficienti, impianti termici a basso impatto ambientale (es. gas metano) con recupero energetico;
- 8 a seguito del nuovo aspetto dimensionale del centro commerciale, si valuti una riqualificazione architettonica, oltre che per l'aspetto compositivo anche per l'aspetto del risparmio energetico, considerato che per l'edificio costituente il centro commerciale dovrà essere garantita una efficienza energetica complessiva pari ad almeno alla classe “A1”, in conformità alla normativa vigente - Decreto Ministeriale del 26 giugno 2015 di Adeguamento del decreto del Ministro dello sviluppo economico, 26 giugno 2009 - “Linee guida nazionali sulla certificazione energetica degli edifici”-;
- 9 ai fini dell'incremento dell'autonomia energetica si ritiene che la percentuale di integrazione richiesta dal D.L.vo n.28/2011 “Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30CE” debba essere pari a non meno del 30%; tale valore dovrà essere raggiunto attraverso tutte le soluzioni tecnologiche disponibili di fonti rinnovabili;
- 10 relativamente all'incremento dell'area di parcheggio presente nella superficie di copertura ed a seguito

della rimodulazione dei parcheggi esterni al centro commerciale, ai fini mitigativi dell'impatto della struttura, si raccomanda di estendere la realizzazione della copertura di tipo fotovoltaico alle intere aree sopra descritte, con il duplice scopo di incrementare la sostenibilità energetica e di ridurre gli effetti termici determinati dalla notevole superficie impermeabilizzata. Per la parte di superficie di copertura ove non sia possibile realizzare l'impianto fotovoltaico, ai fini del contenimento dell'effetto isola di calore, le strutture di copertura dovranno essere realizzate mediante l'utilizzo di materiali ad elevata capacità di riflettere l'irradiazione solare incidente e, al contempo, di emettere energia termica nell'infrarosso; le prestazioni di tali materiali dovranno essere garantite nel tempo attraverso interventi di manutenzione programmata;

- 11 ottimizzare il trasporto del materiale di cantiere utilizzando mezzi di grande capacità, al fine di ridurre il numero di spostamenti e, quindi, l'impatto sul traffico locale;
- 12 il trasporto dei materiali nei camion all'interno ed all'esterno dell'area dovrà avvenire con idonea copertura impermeabile;
- 13 dalla "Relazione paesaggistica" del raccordo autostradale capitolo - Definizione delle misure di mitigazione degli impatti - si evince che *"Durante i processi di cantierizzazione verranno raccolte le acque reflue prodotte direttamente o indirettamente dai lavori per evitare ogni possibile apporto di inquinanti nei terreni e nei corpi acquiferi superficiali e sotterranei."*, ma nulla viene detto in merito alle modalità di smaltimento delle stesse. Pertanto, le stesse acque reflue andranno smaltite nella fognatura comunale se trattasi di acque reflue domestiche o assimilabili, previa approvazione dell'Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell'art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. che cita: *"... purchè osservino i regolamenti emanati dal soggetto gestore del servizio idrico integrato ed approvati dall'ente di governo dell'ambito competente."* o smaltite secondo le modalità previste dalla normativa sui rifiuti D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii. se trattasi di acque reflue di lavorazione o tecnologiche. Anche per i lavori di realizzazione del centro commerciale, non si evincono le modalità di smaltimento a cui sottoporre la medesima tipologia di refluo; pertanto, si ritiene che tali analoghi reflui debbano essere analogamente smaltiti;
- 14 le acque domestiche o assimilabili del centro commerciale dovranno essere smaltite nella fognatura comunale previa approvazione dell'Ente gestore del depuratore comunale, nel rispetto del comma 2 dell'art. 107 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii.;
- 15 le acque meteoriche di piattaforma, dei piazzali e dei parcheggi, previo pretrattamento per quelle di prima pioggia, dovranno rispettare, in relazione al recettore previsto, i limiti di emissioni dettati dall'allegato 5 alla Parte terza del D.Lgs. 152/06, che regolano attualmente la qualità delle acque reflue da inviare al recettore;
- 16 dovrà essere verificata sia la possibilità di concordare con l'Amministrazione Comunale di Messina la fattibilità di far rientrare lo stesso centro commerciale nella rete dei trasporti pubblici, previo accordo con le società dei trasporti pubblici locali, che quella di utilizzo di navette di collegamento tra lo stesso centro commerciale con dei punti di raccolta strategicamente ubicati quali parcheggi, piazze, etc.;
- 17 per quanto attiene il raccordo autostradale, i materiali provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere prioritariamente riutilizzati nell'ambito dei lavori in argomento; mentre gli eventuali residui eccedenti, se sottoprodotti ai sensi dell'art.184-bis del D.L.vo 152/06, dovranno essere riutilizzati, per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati; in caso contrario il materiale dovrà essere allontanato in centri di recupero autorizzati. A tal proposito andranno prodotti, attraverso la presentazione di elaborato grafico, i relativi percorsi dal sito di progetto a quello di destinazione. e trasmessa la relativa verifica della ricettività in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire.
- 18 nella fase ante operam dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio, di concerto con l'ARPA competente per territorio, relativa alla componente atmosfera, in modo da costituire elemento di confronto per i monitoraggi in fase in operam e post operam. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all'ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio.
- 19 nella fase in operam dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio di concerto con l'ARPA competente per territorio relativa alle componenti rumore, vibrazioni ed emissioni in atmosfera, finalizzata al controllo della qualità dell'ambiente attraverso la verifica del rispetto dei valori limite definiti dalla normativa vigente. I risultati delle misurazioni della campagna di rilevazione, dovranno essere trasmessi all'ARPA competente per territorio, mentre a questo Assessorato ed anche ad ARPA andrà trasmessa relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio, sulla valutazione circa la loro compatibilità e l'indicazione delle eventuali misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell'art.28 del D.L.vo 152/06;

- 20 si prende atto di quanto previsto nella documentazione trasmessa in merito a *futuri rilievi fonometrici* per verificare lo stato di post operam soprattutto per la rumorosità prodotta dall'incremento veicolare; pur tuttavia, si ritiene che le stesse vadano concordate con l'ARPA territorialmente competente e che debbano essere estese anche alla componente atmosfera. Tale programma di monitoraggio che oltre alla componente acustica dovrà prevedere, quindi, anche quella atmosferica, dovrà avere una durata minima di due anni (almeno 3 misurazioni per anno), dovrà essere finalizzato a verificare l'entità dell'incremento dei livelli di rumore e di inquinamento atmosferico, il rispetto dei limiti e la necessità di eventuali misure mitigative. Al termine del monitoraggio dovrà essere redatta relazione descrittiva sugli esiti del monitoraggio, sulla valutazione circa la loro compatibilità e l'indicazione delle eventuali misure mitigative, nonché dei tempi della loro attuazione, da inviare a questo Assessorato ed all'ARPA competente per territorio, alla quale andranno trasmessi anche i risultati delle misurazioni. Qualora fosse verificato un superamento dei suddetti limiti con gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, sarà data applicazione a quanto previsto dal comma 1/bis dell'art.28 del D.L.vo 152/06;
- 21 il progetto dovrà essere realizzato nei dettagli, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate; ogni eventuale variazione dello stesso dovrà essere preventivamente autorizzata da questo Assessorato;
- 22 il progetto esecutivo rielaborato secondo le superiori prescrizioni in conformità ai pareri espressi dagli altri Enti preposti, dovrà essere trasmesso a questo Dipartimento prima dell'inizio dei lavori, i quali potranno avere corso solo a seguito della positiva verifica di ottemperanza di cui all'art. 29 comma 2 del D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii..

F.to

IL Funzionario Direttivo
(Salvatore Giacinto)

F.to

Il Dirigente dell'U.O. S1.2
(Mario Parlavecchio)

F.to

Il Dirigente del Servizio 1
(Francesco Corsaro)