

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
ITINERARIO RAGUSA – CATANIA:
AMMODERNAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA SS 514 “DI CHIARAMONTE” E
DELLA SS 194 “RAGUSANA” DALLO SVINCOLO CON LA SS 115 ALLO SVINCOLO
CON LA SS 114

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. “legge obiettivo”), che, all’art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all’art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell’art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l’art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall’art. 13 della legge n. 166/2002, e l’art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita “struttura tecnica di missione”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l’art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione”, secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l’art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un’analisi

costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che, nell'allegato 1, include - nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa", alla voce "Sistema stradale e autostradale" - l'intervento "Ragusa - Catania";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, prevedendo che di norma - a corredo della richiesta di finanziamento a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato - venga presentato il piano sintetico, ma esplicitando che questo Comitato stesso, in sede di approfondimento, può richiedere la presentazione del piano analitico completo;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007 che inserisce l'intervento "Itinerario Ragusa - Catania" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

VISTA la nota 15 dicembre 2005, n. 611 - integrata con successive note 19 dicembre 2005, n. 632, 8 febbraio 2006, n. 100, e 28 marzo 2006, n. 234 – con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa all' "Itinerario Ragusa – Catania, ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114", proponendo l'approvazione in linea meramente tecnica del progetto preliminare;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

RILEVATO che l'opera di cui sopra non è esplicitamente compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana, sottoscritta il 14 ottobre 2003;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che la realizzazione dell'opera risponde all'esigenza di dotare le città di Ragusa e Catania di un collegamento più veloce e sicuro;
- che il progetto sottoposto a questo Comitato riguarda in particolare l'ammodernamento a quattro corsie della "SS 514 di Chiaramonte" e della "SS 194 Ragusana" nel tratto compreso fra lo svincolo con la SS 514, in prossimità di Comiso, e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania – Siracusa, e conferisce all'arteria le caratteristiche della categoria B extraurbana secondo la classifica del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 novembre 2001;
- che il progetto prevede un tracciato di complessivi 68 km circa, che solo in alcuni tratti riutilizza il tracciato esistente, sviluppandosi prevalentemente in sede propria non molto discosta dall'esistente, e definisce, nella prospettiva di risolvere i problemi di rapporto con il territorio e di collegamento con la viabilità esistente, un sistema di viabilità complementare e accessoria, in parte di nuova costruzione e in parte oggetto di adeguamento, per ulteriori 40 km circa;

- che tra le principali opere d'arte sono comprese 19 gallerie, di cui 15 naturali e 4 artificiali, 25 viadotti, 20 tra cavalcavia e sottovia per gli attraversamenti dell'asse principale da parte della viabilità interferente e 11 svincoli a livelli sfalsati;
- che la progettazione è stata sviluppata dal Compartimento della viabilità della Sicilia - sezione compartimentale di Catania, sulla base di un progetto preliminare del novembre 1998 nonché di documenti relativi ad uno studio di prefattibilità ambientale del giugno 2000;
- che con nota 19 giugno 2000, n. 9123, e successiva nota 11 gennaio 2001, n. 563, il predetto Compartimento ha comunicato l'avvio della procedura di ottenimento delle autorizzazioni di cui agli artt. 6 e 7 della legge regionale n. 65/1981 e s.m.i., e che successivamente ha acquisito i pareri della Regione e dei Comuni competenti per territorio;
- che la documentazione progettuale nel 2001 è stata posta a base di gara per l'adeguamento ed il completamento del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale sulla base della normativa di cui alla "legge obiettivo" indicata in premessa;
- che il progetto preliminare è stato approvato dall'ANAS il 3 marzo 2004, con delibera n. 15, per l'importo di 1.268,6 milioni di euro;
- che l'ANAS S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 9 agosto 2004, n. 004347, ha trasmesso il progetto preliminare dell'intervento al Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, nonché ai competenti Ministeri ed ai Servizi competenti della Regione Siciliana e che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento è stata data pubblicità attraverso avviso pubblicato su due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale, e con deposito del progetto presso la Regione Siciliana – Assessorato territorio ed ambiente – Dipartimento affari urbanistici;
- che con nota 2 novembre 2004, n. 4418, l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania – Servizio beni archeologici ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania – Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici, con nota 23 dicembre 2004, n. 8364/04, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa – Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici, con nota 1 settembre 2005, n. 6826, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Commissione speciale VIA, con nota 21 settembre 2005, n. GAB/2005/7932/B05, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare dell'opera;

- che la Presidenza della Regione Siciliana, con nota 6 ottobre 2005, n. 3768/INFR D/1, ha espresso l'intesa sulla localizzazione dell'intervento alle condizioni e prescrizioni contenute nel parere del Consiglio regionale per l'urbanistica reso con voto 7 luglio 2005, n. 450;
 - che con nota 18 ottobre 2005, n. 3688, anche l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa – Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici, IV unità operativa si è pronunciato favorevolmente con prescrizioni;
 - che con nota 8 novembre 2005, n. 1473, l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione – Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa – Servizio beni archeologici, ha preso atto che l'ANAS effettuerà l'adeguamento a quattro corsie sul lato opposto all'area archeologica di Contrada Castiglione – sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 21 della legge 1 giugno 1939, n. 1089 – ed ha espresso parere favorevole, modificando in tal modo il precedente parere negativo espresso con nota 7 settembre 2005, n. 1282, limitatamente all'interferenza tra il tracciato della strada e l'area suddetta;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è l' ANAS S.p.A.;
 - che il tempo complessivo di esecuzione dei lavori è stimato in 1640 giorni;
 - che il CUP del progetto è F12C03000000001;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 1.268.583.842,33 euro, di cui 940.432.945,11 per lavori a base d'appalto e 328.150.897,22 per somme a disposizione;
 - che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base dei prezzi unitari desunti dall'applicazione delle analisi ANAS per il Compartimento per la viabilità della Sicilia aggiornati all'anno 2002 nonché in relazione agli esiti di apposite analisi per alcuni prezzi necessari all'esecuzione delle opere, ma non compresi tra quelli citati;
 - che il costo complessivo dell'opera, per effetto delle prescrizioni formulate dal Ministero dell'ambiente e relative ai primi 36 km del tracciato, verrà compiutamente determinato all'atto della redazione del progetto definitivo e che il limite di spesa di cui sopra non sarà superato;
 - che la parziale copertura finanziaria del progetto è così ripartita:

- ANAS S.p.A. (art. 11 legge 144/1999)	49.207.118,97 euro
- Regione Siciliana (delibera 29 settembre 2005, a valere su risorse ex delibera CIPE n. 35/2005)	<u>100.000.000,00 euro</u>
	totale 149.207.118,97 euro

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si riserva di richiedere il finanziamento necessario a completare la copertura, per 1.119.376.723,36 euro, a carico della legge obiettivo, in tempo successivo;

D E L I B E R A

1 *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell' art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare “Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 “di Chiariamonte” e della SS 194 “Ragusana”.

L'approvazione vale anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ad eccezione delle tratte oggetto di prescrizione di variante e specificate al punto 1 dell'allegato.

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera nei limiti sopra indicati.

- 1.2 Ai sensi del citato art.3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 1.268.583.842,33 euro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell'intervento.

- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera e devono essere sviluppate in fase di progettazione definitiva.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^ parte del citato allegato. Qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

- 1.4 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla stipula di atto integrativo con la Regione Siciliana che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'Intesa generale quadro, così come previsto dalla citata sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003.

2 *Copertura finanziaria*

La decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma viene rinviata alla fase di esame del progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà inoltre a trasmettere copia aggiornata della scheda prevista dalla delibera n. 63/2003, che esponga la copertura finanziaria disponibile, anche alla luce degli approfondimenti sulle risorse ANAS di cui alla relazione istruttoria, fermo restando che la quota

complessiva da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche non potrà superare – salva compensazione con altra opera della stessa Regione – quella indicata nella richiamata delibera n. 121/2001.

3 *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.
- 3.2 In sede di esame della progettazione definitiva, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al precedente punto 1.3.
- 3.3 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.
- 3.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.5 Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

ALLEGATO
Delibera n. 79/2006

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

Il progetto definitivo deve:

1. Proporre la revisione del tracciato e della relativa geometria della piattaforma, con particolare riferimento ai tratti lungo i quali si sono evidenziate le maggiori criticità ambientali, definiti dalle progressive prog. Km da 1,500 al Km 9,500, prog. Km da 15,500 al Km 16,500, prog. Km da 18,000 al Km 24,000, prog. Km da 30,000, al Km 36,000 nei limiti di rispetto delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" per la strada di tipo B (D.M. 5.11.2001). In linea di massima l'adeguamento geometrico deve conseguire il fine di adagiare il nuovo sedime per quanto più possibile in posizione adiacente alla strada esistente e ridurre sostanzialmente l'incidenza sul territorio delle opere d'arte maggiori, cercando di evitare gallerie parietali. Detta revisione dovrà essere corredata del relativo SIA.
2. Sviluppare gli interventi di mitigazione, secondo le indicazioni presenti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, in coerenza con gli ambiti di interesse naturalistico/paesaggistico, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Dovranno essere esplicitate le relazioni e i rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente.
3. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
4. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
5. Perseguire l'obiettivo di assicurare soluzioni geometriche che minimizzino il consumo di suolo degli svincoli, ferma restando la necessità di garantire la riconnessione con la viabilità secondaria.
6. Sviluppare uno studio di dettaglio delle modalità realizzative dell'attraversamento del fiume San Leonardo, mirato alla minimizzazione degli impatti in fase di cantiere e di esercizio sui deflussi superficiali e sotterranei accertando che i franchi al disotto delle campate di riva siano di altezza adeguata.
7. Aggiornare la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti.
8. Dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli in esubero, definire il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; individuare le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda il riutilizzo.
9. Dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione dei tratti di strada esistente eventualmente dismessi ed indicarne le

modalità di smaltimento, e di rinaturalizzazione dei siti.

10. Relativamente alla fase di cantiere:
 - prevedere il ripristino integrale delle aree utilizzate come aree di cantiere in accordo con gli Enti locali;
 - approfondire l'analisi degli impatti, specificatamente per le componenti acustiche e vibrazionali;
 - definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica, privilegiando aree prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale;
 - predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi e caratterizzazione delle emissioni in atmosfera;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate con particolare riferimento all'abitato di Francofonte per il quale si richiede una variante alternativa e/o il dettaglio degli interventi di mitigazione;
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
 - prevedere in dettaglio gli interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e podereale.
11. Approfondire con appositi studi di dettaglio la compatibilità idraulica degli interventi per le opere di attraversamento dei corsi d'acqua, escludendo i siti di cantiere ricadenti in aree golenali.
12. Prevedere, relativamente alle interferenze derivanti dalla realizzazione di consolidamenti spondali, in corrispondenza degli attraversamenti, la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione da attuare attraverso il ripristino ambientale dei luoghi e il raccordo con la vegetazione esistente.
13. Per la salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi destinati al consumo umano, e relative zone di rispetto ai sensi del D.Lgs. n. 152/99:
 - aggiornare il censimento dei pozzi pubblici e privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso;
 - verificare eventuali interferenze del tracciato con le zone di salvaguardia dei pozzi;
 - in aggiunta alle già previste vasche di prima pioggia, ove necessario prevedere accorgimenti progettuali riguardanti l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni stradali e il sistema di raccolta e allontanamento delle acque di piattaforma in modo da assicurare il convogliamento delle acque di dilavamento fuori dalle aree di salvaguardia dei pozzi.
14. Dettagliare, per le acque di piattaforma, il dimensionamento e la localizzazione delle opere di raccolta e canalizzazione, dei manufatti di separazione e trattamento e del sistema di trincee e pozzi disperdenti per il recapito finale, nonché le modalità di gestione dei sistemi di trattamento stessi, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali di svernamento di inquinanti.
15. Approfondire attraverso indagini geognostiche e idrogeologiche, prove di laboratorio e/o prove in situ estese alle zone più problematiche del tracciato, lo stato di

conoscenza delle caratteristiche meccaniche e idrogeologiche dei terreni, con particolare attenzione:

- alle zone in condizioni di dissesto idrogeologico;
 - ai tratti in galleria artificiale, onde dettagliare le soluzioni tecniche adottate.
16. Verificare, mediante studi e indagini di dettaglio, che la realizzazione di gallerie artificiali e di scavi in trincea non interferisca con il regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea), prevedendo eventualmente opportuni accorgimenti che garantiscano nel tempo la continuità della falda.
 17. Prevedere per la fase di realizzazione dei ponti e/o laddove siano interessate falde acquifere, che:
 - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle, dei diaframmi per le gallerie artificiali, non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
 18. Approfondire lo studio della componente faunistica, così da poter assicurare la corretta progettazione di corridoi protetti di attraversamento della fauna in numero, forma e dimensioni adeguati.
 19. Contenere la definizione dell'effettiva consistenza e tipologia ante-operam del patrimonio avifaunistico presente nelle aree protette; il programma di monitoraggio dello stesso previsto durante la fase di cantiere e gli interventi di mitigazione e compensazione implementabili.
 20. Approfondire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio e ante-operam, verificando, previo censimento dei ricettori soprattutto quelli sensibili, i livelli di rumore nelle condizioni di traffico più critiche; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde.
 21. Approfondire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità. Tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera, prevedendo gli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614.
 22. Fornire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, un numero adeguato di fotosimulazioni con le simulazioni ante e post operam riferite alle opere d'arte principali ed ai punti di vista più significativi.
 23. Effettuare, laddove il tracciato interferirà, direttamente o indirettamente, con le aree di interesse archeologico, campagne di indagine preventive finalizzate a limitare l'entità delle interferenze.
 24. Contenere, al fine delle verifiche di cui all'art. 20, comma 4, del D. Lgs n.190 del 20.08.2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica.
 25. Contenere il Progetto di Monitoraggio Ambientale, il cui costo deve essere inserito

nel Quadro economico, redatto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA; l'ambito da monitorare sarà esteso non solo all'area interessata direttamente dal progetto, ma anche alle aree adiacenti interessate dai corridoi ecologici e dalle aste fluviali.

- 26 Redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.
- 27 Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
- 28 Presentare alla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa, Servizio per i beni architettonici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici - IV unità operativa - Patrimonio paesistico un progetto riguardante la tratta tra progressive 1100 (sez. 23) e 1500 (sez. 31) per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 2 quater del D.Lgs. 26.4.2005, n. 63.
- 29 Ove strutturalmente possibile e compatibilmente con le caratteristiche plano-altimetriche e ambientali del tracciato dovrà essere privilegiato l'impiego di viadotti con campate della luce massima prevista in progetto.
30. Dovrà indicare la trasformazione delle aree residue inutilizzate attraverso la loro rinaturalizzazione; nei tratti scoscesi con la piantumazione di essenze tipiche come fico d'india, etc., o il loro riutilizzo come piazzole di sosta e/o belvedere.
31. Dovrà essere indicato il programma di inerbimento dei versanti e delle nuove scarpate con essenze tipiche locali.
32. Limitare l'impiego dei muri di sostegno o di controscarpa dove strettamente necessari e ove possibile realizzare scarpate naturali con gabbionate ricoperte di terreno e rinverdite, terre armate o opere di ingegneria naturalistica.
33. Si dovrà effettuare l'adeguamento a quattro corsie sul lato opposto all'area archeologica, delimitata dal sedime dell'attuale SS 514.
34. Configurare la nuova arteria come una vera e propria "infrastruttura verde", con l'annessione ove possibile di spazi demaniali e con il recupero delle aree libere e residuali presenti lungo il tracciato e/o comunque di pertinenza dell'infrastruttura e la loro interconnessione attraverso elementi puntuali, areali e fasce alberate. Queste aree, fatte salve le distanze minime libere prescritte per la sicurezza, dovranno essere trattate come zone a riforestazione continua in cui dovrà essere impiantata la vegetazione appartenente a quella potenziale, e quindi originaria, riscontrabile nei relitti di boscaglia ancora esistente e che vengono in parte intercettati dalla nuova infrastruttura. Le essenze da impiantare, quindi, dovranno appartenere alla fascia dell'Oleo-Ceraton e del Quercion Ilicis compresa naturalmente tutta la varietà di arbusti, siepi e cespugli della macchia mediterranea, e a seconda delle condizioni pedologiche e microclimatiche delle varie zone e secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico.
35. Preferire per i tratti in trincea una soluzione che preveda l'inserimento tra i massi di sacche di terreno vegetale che ospitino idonea alberatura di alto fusto di tipo storicizzato o comunque ormai metabolizzato all'interno del paesaggio in modo da ricercare gli effetti di un paesaggio che controbilanci con saldo ambientale positivo l'intervento antropico.
36. Recuperare gli esemplari arborei di pregio presenti sul tracciato (ulivi, mandorli etc.) tramite appositi macchinari escavatori e sollevatori e reimpiantarli previa apposita progettazione del paesaggio, negli appositi spazi di cui al punto 34.
37. Salvaguardare nelle aree agrumetate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura la qualità paesistica esistente garantendo la sopravvivenza

dell'impianto con la previsione di necessari sistemi di irrigazione e manutenzione; in alternativa dovrà prevedersi l'impianto di nuova vegetazione tra un sesto e l'altro in modo da sostituire gradualmente l'agrumeto con la copertura arborea originaria dei luoghi.

38. Dovranno essere utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica. Dovrà essere redatto per i punti 34), 35), 36), 37) apposito schema progettuale da sottoporre alle valutazioni preventive di questa Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa, Servizio per i beni architettonici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici.
39. Prestare particolare cura agli attraversamenti dei corsi d'acqua le strutture di attraversamento dovranno limitare, per quanto possibile, l'occupazione degli alvei.
40. Che le eventuali opere in c.a., ove possibile, vengano rivestite con pietra locale a contorno irregolare e giunto depresso.
41. Tutte le attività di escavazione del sottosuolo interessanti i comuni di Vizzini e Licodia Eubea dovranno eseguirsi sotto l'alta sorveglianza dell' Area soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania - Servizio beni archeologici che potrà disporre ogni tipo di iniziativa per la salvaguardia e la tutela di beni archeologici che eventualmente venissero alla luce.
42. Rimodulare lo svincolo di contrada Coffa come da proposta della Provincia regionale di Ragusa, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.
43. Realizzare due bretelle in uscita (dalla nuova arteria di progetto) da entrambe le direzioni Catania e Ragusa verso lo scalo di Vizzini e la limitrofa zona ASI così come evidenziato nell'allegato tecnico prodotto dal Comune di Vizzini, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.
44. Realizzare un nuovo svincolo (tra lo svincolo n. 5 di Licodia Eubea e il n. 6 di Grammichele) ubicato tra le intersezioni della S.P. 38 III e S.P. 75 con l'arteria di progetto , approssimativamente alla progressiva km. 27 +500, così come meglio evidenziato nell'allegato tecnico prodotto dalla Provincia regionale di Catania ed acquisito dal Comune di Licodia Eubea, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

- a) che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la certificazione ambientale di cui alla norma ISO 14001 o la registrazione ai sensi del regolamento CE 761/2001;
- b) nell'estensione del progetto definitivo si persegua la massima coerenza con le richieste degli Enti amministrativi locali e di quelli di gestione delle aree protette interessate dal tracciato;
- c) in fase di progettazione definitiva ed esecutiva siano approfonditi gli aspetti estetici dei manufatti (riducendo ove possibile le dimensioni, studiando le sagome, i colori, i materiali, etc.) e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio, privilegiando opere di finitura simili a quelle tradizionali;
- d) per il migliore inserimento paesaggistico delle opere d'arte si deve realizzare una progettazione definitiva integrata paesaggistico-architettonica delle infrastrutture (rilevati, trincee, ponti, etc.) tale da poter permettere il miglior inserimento dell'opera nel paesaggio e mitigarne di conseguenza l'effetto di cesura territoriale, perseguendo anzi un obiettivo di massima deframmentazione delle unità di paesaggio il tutto da documentare con opportune e numeramente adeguate foto simulazioni.