



*Ministero dell' Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

PROGETTO ESECUTIVO:

**AUTOSTRADA SIRACUSA – GELA. TRONCO II ROSOLINI –
RAGUSA, TRONCO III RAGUSA GELA – EST**

PROPONENTE :

CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE

Verifica di Ottemperanza

(art. 185 del D. L.vo 163/2006

ex art. 20 del D. L.vo 190/2002 e s.m.i.)

Gruppo Istruttore: Prof. Dott. Vittorio Amadio (Referente)
Prof. Ing. Maurizio Onofrio
Prof. Ing. Monica Pasca

1 PREMESSA AMMINISTRATIVA

In data 21/02/2002 veniva emesso il Decreto VIA n° DEC/VIA/6912 con il quale il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprimeva parere positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale dell' opera in epigrafe.

In data 25/10/2005 prot. 25236, acquisita dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio DSA in data 02/11/05 prot DSA 2005 27625 il Consorzio per le Autostrade Siciliane trasmetteva il progetto esecutivo dei lotti 6, 7 e 8 dell' opera in epigrafe, ai fini della verifica dell' ottemperanza.

In data 16/11/2005 prot DSA 2005 29142, 12/01/2006 prot DSA 2006 733, 10/04/2006 prot DSA 2006 10502 la DSA richiedeva al Consorzio per le Autostrade Siciliane il perfezionamento della documentazione trasmessa.

In data 17/05/2006 prot DSA 2006 13625 la DSA trasmetteva al Presidente della CSVIA la documentazione integrativa pervenuta.

In data 23/05/2006, con nota prot. n. CSVIA /2006/729, il Presidente della CSVIA ha assegnato formalmente l' istruttoria tecnica di verifica dell' ottemperanza per il progetto al gruppo così composto: Prof. Vittorio Amadio (referente), Prof. Maurizio Onofrio, Prof.ssa Monica Pasca.

In data 1/06/2006, con nota prot. CSVIA 2006 776, in data 15/06/2006 con nota prot. CSVIA 2006 867, in data 21/09/2006 con nota prot. CSVIA 2006 1226 e in data 1/03/2007 con nota prot n CSVIA 2007 187 il Presidente della CSVIA richiedeva al Consorzio per le Autostrade Siciliane il perfezionamento della documentazione trasmessa.

In data 29/03/2007 con nota prot. 7543, acquisita al prot il 30/03/2007 il Consorzio per le Autostrade Siciliane trasmetteva la documentazione richiesta.

2 RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

L' opera in argomento è costituita dai lotti 6, 7 e 8 dell' autostrada Siracusa - Gela. L' autostrada è caratterizzata da un intervallo di velocità di progetto di 90 – 140 km/h e piattaforma stradale costituita da due corsie di m 3,75 con corsia di emergenza per una piattaforma stradale complessiva di m 25.

Il lotto 6 è compreso tra le progressive generali 41 +935,998 e 51 +685,00.

Il lotto inizia nel territorio di Rosolini con lo svincolo omonimo che collega l' autostrada alla S.P. n° 26 Rosolini-Pachino e, dopo circa 800 m, attraversa un enclave del Comune di Noto, di circa un chilometro, racchiusa tra i comuni di Rosolini ed Ispica, per proseguire poi nel territorio del Comune di Ispica.

Il tracciato procede orientativamente verso Sud-Ovest sino in prossimità dell' abitato di Ispica, ove con ampia curva, che interessa anche il viadotto Salvia, assume la direzione Ovest-N ord-Ovest.

Le opere d' arte di maggior importanza, i viadotti Scardina (L = 630 m circa) e Salvia (L = 1530 m circa), la cui esecuzione richiede una specifica competenza specialistica, sono state scorporate dal lotto; pertanto le opere d' arte di maggior impegno restano quelle relative al ponte Favara (L = 33,00 m) e ad alcuni cavalcavia. Il ponte Favara verrà realizzato con impalcato costituito da travi prefabbricate precomprese a trefoli.

I due viadotti costituiscono il lotto 7 nel quale sono compresi tutti i lavori dei viadotti comprese le spalle ed i relativi muri laterali di contenimento, nonché la piastra di accesso.

Verso il termine del lotto 6, prima del viadotto Salvia, si inserisce lo svincolo di Ispica - Pozzallo che collega, tramite un raccordo lungo circa 1,2 km, l'autostrada con la S.P. 46 Ispica-Pozzallo. L'inserimento nella viabilità locale avviene mediante una rotonda di adeguate caratteristiche geometriche.

Nel lotto 6 sono comprese anche tutte le opere di collegamento alla viabilità locale previste in corrispondenza dei viadotti, la pavimentazione in conglomerato bituminoso dei viadotti e tutte le opere idrauliche ad eccezione del convogliamento delle acque piovane dai viadotti sino alla base delle pile.

Nel lotto in esame è stata individuata l'area da adibire a cantiere, situata all'incirca tra le progressive locali 6+300 e 6+900 in zona di grande valenza panoramica (vista dell'abitato di Ispica), che sarà utilizzata per un'area di sosta.

Il lotto 7 "Viadotti Scardina e Salvia" è costituito dai viadotti Scardina (L = 630 m circa) e Salvia (L = 1530 m circa) che sono compresi nel tracciato del lotto 6, ma che sono stati stralciati quali opere specialistiche. Il viadotto Scardina è in parte situato in un'enclave del Comune di Noto, racchiuso tra i territori di Rosolini e di Ispica, ed in parte nel territorio di Ispica. Il viadotto Salvia è nel territorio del Comune di Ispica. Entrambi i viadotti del lotto sono costituiti da strutture continue, con luci intermedie da 54,0 m, con impalcato a cassone di altezza costante di 2,60 m, realizzato mediante conci prefabbricati coniugati. Le luci di estremità sono di 44,60 m. Il viadotto Scardina è costituito da 10 campate intermedie da 54,00 m e 2 di estremità da 44,60m. Il viadotto Salvia è previsto secondo il seguente schema (da Siracusa verso Gela): una campata laterale da 44,60 m, 15 campate da 54,00 m, una campata da 44,60 m, pila intermedia predisposta per il giunto con l'ingombro di 2,30 m, campata laterale da 44,60 m. Complessivamente quindi si prevedono 25 campate da 54,00 m, 4 campate da 44,60 m, con un ingombro della pila intermedia di 2,30 m.

Per il lotto 7 sono state individuate due aree distinte da adibire a cantiere.

Il lotto 8 "Modica" è compreso tra le progressive generali Km 51+685,00 e Km 61+420,00: pertanto è lungo 9.735,00 m. Il primo tratto del lotto (circa 1,2 km) è compreso nel territorio del Comune di Ispica, la rimanente parte è compresa nel territorio del Comune di Modica.

Il tracciato del lotto procede in direzione Ovest-Nord Ovest per poi ripiegare, con ampia curva, verso Ovest alla fine del lotto, ove è ubicato lo svincolo di Modica che collega l'autostrada con la viabilità locale inserendosi nella S.S. 194.

Nel lotto è compresa la galleria Mandriavecchia (L = 918,00 m circa) ma non compaiono opere d'arte significative. Sono previste tutte le opere per dare continuità alla viabilità locale con sottovia e cavalcavia e ai corsi d'acqua esistenti, nonché tutte le opere secondarie necessarie per la realizzazione dell'autostrada.

Come area da adibire al cantiere è individuata quella destinata allo svincolo di Modica che si trova in zona facilmente accessibile dalla S.S. 194. E' inoltre previsto di adibire a cantiere un'area sita all'uscita lato Gela della galleria Mandriavecchia; tale area sarà soggetta ad occupazione temporanea. Sono inoltre previsti n° 4 cavalcavia ed un sottovia da 15 m a servizio della S.P. 43

3 RAFFRONTO TRA PROGETTO DI CUI AL PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E PROGETTO ESECUTIVO

L'esame della documentazione trasmessa per la verifica di ottemperanza evidenzia una sostanziale coerenza tra il progetto esecutivo oggetto della valutazione di impatto ambientale e il progetto esecutivo definito in seguito al recepimento delle prescrizioni contenute nel decreto VIA stesso. In particolare nel progetto esecutivo, confermando lo stesso tracciato e le caratteristiche del progetto definitivo, è stata inserita la variante altimetrica del lotto 8 tra le progressive di progetto km 51+663,30 e 56+863,16 come elaborata nelle integrazioni allo studio di impatto ambientale 2001, comportando la necessità di realizzare la galleria Mandravecchia. Nel progetto esecutivo è stata inoltre inserita un'area di servizio in corrispondenza del Km 48 denominata Ispica, non prevista nel progetto definitivo. Differenze di minore entità, non sostanziali, quali la lunghezza di alcuni attraversamenti in scatolare, il raggio di curvatura degli svincoli, la deviazione di una strada comunale, sono dovute allo sviluppo della progettazione di dettaglio e non costituiscono variazioni significative.

4 FASE DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Sono state previste le aree da utilizzare per i cantieri e se ne è previsto l'esproprio. Per i lotti 6 e 7 è prevista un'area in corrispondenza delle progressive locali 6+300 e 6+900, che sarà utilizzata come cantiere principale e successivamente come area di sosta. Tale area era prevista nel SIA ma non se ne prevedeva l'utilizzo permanente come area di sosta. Per il lotto 8 è previsto di destinare a cantiere l'area destinata allo svincolo di Modica e all'uscita lato Gela della galleria Mandravecchia. Di tali aree non è stato predisposto il piano di cantierizzazione per evidenziare gli impatti determinati dalla costruzione dei manufatti e le relative misure di mitigazione necessarie, come richiesto dal decreto di compatibilità ambientale.

Per le aree per il deposito dei materiali, le cave di prestito per l'approvvigionamento degli inerti, le aree di discarica, il tracciato delle strade di servizio, e per i relativi progetti di ripristino, il progetto esecutivo rimanda a una definizione che dovrà essere effettuata prima dell'inizio dei lavori, indicando solo i criteri generali della progettazione. Non è stata effettuata la progettazione di dettaglio e il progetto di inserimento ambientale e di mitigazione ambientale e paesaggistica previsti nelle prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale.

5 VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI DEL DEC.VIA.

Le prescrizioni dettate dal DEC/VIS 6912 del 21/1/2002, come condizione della compatibilità ambientale dell'opera, delle quali è prevista la verifica nel progetto esecutivo, sono state alcune ottemperate, altre parzialmente ottemperate, una parte rilevante non risulta essere stata ottemperata.

L'esame analitico delle prescrizioni e delle modalità di ottemperanza è riportato nel "Quadro di Sintesi della rispondenza del progetto esecutivo", parte integrante della presente relazione, dove per parzialmente ottemperato si intende che la documentazione prodotta non esaurisce la richiesta formulata nel decreto di compatibilità.

Di seguito è riepilogata la relativa situazione.

- *Prescrizioni relative alle varianti* pubblicate in data 18 aprile 2001 (rif. all.0 Elenco degli elaborati, Studio di Impatto ambientale Parte Terza – Varianti, Gennaio 2001), in particolare:

- Variante altimetrica del lotto n.8 tra le progressive di progetto 51+633 e 56+863

Il proponente ha ottemperato introducendo la variante nel progetto esecutivo.

- *Prescrizioni relative alla predisposizione di un più articolato e documentato quadro analitico e previsionale* relativo ai seguenti profili ambientali:

- inquinamento atmosferico e acustico

- fasi di cantierizzazione

- studio geologico:

La prescrizione è stata ottemperata solo parzialmente. L'indagine geologica di dettaglio eseguita ha riguardato la verifica della fondazione dei manufatti. Non è stata effettuata la verifica richiesta relativa alla stabilità dei siti in seguito alla realizzazione della strada.

- valutazione sulla stabilità locale.

La prescrizione non è stata ottemperata, non è stato realizzato l'approfondimento richiesto.

- siti di discarica

La prescrizione non è stata ottemperata, i siti di discarica non sono stati individuati e quindi non è stato predisposto lo studio richiesto.

- rete di collettamento e vasche di sicurezza idraulica.

La prescrizione è stata ottemperata. E' stato predisposto lo studio e sono state dimensionate e ubicate le vasche di sicurezza idraulica

- inserimento ambientale e mitigazione.

La prescrizione non è stata ottemperata. Gli interventi di inserimento ambientale e di mitigazione sono stati definiti solo in termini generali e la progettazione di dettaglio è stata rimandata ad una fase successiva.

- *Prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale, corredato di adeguati elaborati di "rendering" ante e post operam*

La prescrizione non è stata ottemperata. Il progetto si limita a definire i criteri generali delle opere di inserimento.

6 CONCLUSIONI

Per quanto sopra evidenziato e valutato il Gruppo Istruttore conclude che:

1. la verifica dell'ottemperanza di cui al comma 4 dell'art. 185 del D. Lgs.163/2006 ha evidenziato che il progetto esecutivo non introduce nessuna significativa variazione rispetto al progetto definitivo su cui fu emesso il parere di compatibilità ambientale;
2. per quanto riguarda l'ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio:
 - le prescrizioni n: A, C/6 risultano ottemperate;
 - le prescrizioni: C/3 risultano parzialmente ottemperate
 - le prescrizioni n: C/1, C/2, C/4, C/5, C/7, D risultano non ottemperate

Inoltre non risulta ottemperata la prescrizione del Ministero per i Beni Culturali estensione di quella della Soprintendenza per Beni Culturali e Ambientali di Siracusa.

Il dettaglio di tale verifica è contenuto nella scheda riepilogativa che segue e che forma parte integrante e sostanziale della presente relazione.

Si ritiene pertanto che il progetto esecutivo dell' "Autostrada Siracusa — Gela. Tronco II Rosolini – Ragusa, Tronco III Ragusa – Gela Est" non abbia ottemperato alle prescrizioni al progetto definitivo dettate nel Decreto VIA n° DEC/VIA/6912 del 21/02/2002 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Roma, maggio 2007

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Vittorio AMADIO

Ing. Pietro BERNA

Arch. Eduardo BRUNO

Avv. Massimo BUONERBA

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Avv. Flavio FASANO

Ing. Claudio LAMBERTI

Arch. Franco LUCCICHENTI

Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Prof. Antonio MANTOVANI

Avv. Stefano MARGIOTTA

Prof. Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

.....

Ing. Maurizio ONOFRIO

.....

Ing. Alberto PACIFICO

.....

Prof. Ing. Monica PASCA

.....

Dott. Ing. Giovanni PIZZO

.....

Ing. Pier Lodovico RUPI

.....

Arch. Giovanni TERZI

REVOCATO

“Quadro di Sintesi della rispondenza del progetto esecutivo”

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio				
1)	<p>l’opera è da considerarsi compatibile come da progetto pubblicato all’atto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale come integrato e modificato dalle varianti progettuali pubblicate dal proponente in data 18 aprile 2001. In particolare, il progetto esecutivo dovrà recepire le seguenti varianti elaborate e presentate nel gennaio 2001 (rif. All. 0, Elenco degli elaborati, Studio di Impatto Ambientale Parte Terza – Varianti, Gennaio 2001):</p> <ul style="list-style-type: none"> - variante altimetrica del lotto n. 8 tra le prog. di progetto 51+633,30 e 56+863,16; - variante altimetrica “Scicli” ai lotti n. 9 e 10 tra le progr. di progetto 69+100,68 e 73+721,68 (planimetria come da elab. A18-9/10-g01v, profilo come da elab. A18-9/10-h01v). - variante plano-altimetrica “Irminio” ai lotti n. 10 e 11 tra le progr. di progetto 74+500 e 84+364,98 - variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progr. di progetto 84+836,79 e 91+283,10 - variante altimetrica al lotto n. 14 tra le progr. di progetto 110+629,37 e 113+979,37 - variante plano-altimetrica “Dirillo” ai lotti n. 15 e 16 tra le progr. di progetto 120+680,18 e 129+548,33. 	a	Solo la prima variante è compresa nei lotti oggetto di questa verifica. Il progetto esecutivo è stato sviluppato recependo la variante altimetrica del lotto 8 tra le progressive 51+633 e 56+863 come individuata nello Studio di Impatto Ambientale Parte Terza – Varianti, Gennaio 2001	Progetto esecutivo 2 tronco Rosolini Ragusa Lotto 8 “Modica” All. 1 – 8 -9	ottemperato
2)	per quanto riguarda l’interferenza con la Riserva Naturale Orientata del Pino d’Aleppo, il progetto	b	La tratta non è compresa nel segmento in verifica		

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>esecutivo dovrà recepire la soluzione modificata definita nell'elab. A18-13-a0v presentato nel luglio 2001, con lo spostamento a nord del tracciato della cabina elettrica a servizio della galleria Giumente; in ogni caso, preventivamente alla redazione del progetto esecutivo occorre ottenere il parere del Consiglio Regionale Protezione Patrimonio Naturale in relazione alla limitata interferenza residua con il perimetro della zona B (preriserva) della Riserva Naturale;</p>				
3)	<p>in sede di progettazione esecutiva il proponente dovrà predisporre un più articolato e documentato quadro analitico e previsionale per quanto riguarda i seguenti profili ambientali:</p> <p>1) inquinamento atmosferico ed acustico: dovranno essere prodotte adeguate simulazioni relative alla ricaduta di inquinanti atmosferici ed ai livelli di pressione sonora derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura lungo tutto il tracciato; il dimensionamento delle opere di mitigazione dell'impatto acustico di cui allo studio di impatto ambientale pubblicato ed alle relative integrazioni è da considerarsi preliminare, e dovrà essere puntualmente verificato mediante l'impiego di adeguati algoritmi di calcolo;</p> <p>2) fasi di cantierizzazione: dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che evidenzi i potenziali impatti determinati dalla costruzione dei manufatti (con particolare riferimento alla realizzazione dei viadotti) e le relative misure di mitigazione necessarie ad evitare danni al sistema delle "cave", dei corsi</p>	c			<p>Non ottemperato</p> <p>Non ottemperato</p>

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>d'acqua (polveri, inquinamenti delle acque, danni alla vegetazione, ecc.) e delle riserve naturali "Pino d'Aleppo" e "Macchia Foresta del Fiume Irmínio"</p> <p>3) dovrà essere predisposto uno studio geologico più dettagliato con particolare riferimento alla valutazione delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni;</p> <p>4) anche se è condivisibile l'affermazione che la zona è nel complesso geomorfologicamente stabile, è necessaria una valutazione di maggiore dettaglio sulle refluenze che la realizzazione delle singole opere, soprattutto viadotti, gallerie artificiali e trincee profonde, possono avere alla stabilità locale dei singoli siti;</p> <p>5) dovrà essere predisposta una progettazione di dettaglio dei siti di discarica che ne evidenzi lo stato attuale, lo stato di progetto e le misure di inserimento e ricostruzione ambientale che verranno adottate;</p> <p>6) dovrà essere verificato il calcolo della rete di collettamento e delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di</p>		<p>E' stata eseguita l'indagine geologica di dettaglio per la verifica della fondazione dei manufatti.</p> <p>La relazione geologica riguarda solo la stabilità dei manufatti e non quella dei siti</p> <p>E' stato predisposto lo studio e sono state dimensionate e ubicate le vasche di sicurezza idraulica</p>	<p>Lotto 6 7 relazione geologica All.7</p> <p>Lotto 8 relazione geologica All.7</p> <p>Lotto 6 7 relazione geologica All.7</p> <p>Lotto 8 relazione geologica All.7</p> <p>Lotto 6 – 7 Relazione tecnica generale</p> <p>Lotto 8 Relazione tecnica generale</p> <p>Relazione idraulica</p>	<p>Parzialmente ottemperato</p> <p>Non ottemperato</p> <p>Non ottemperato</p> <p>Ottemperato</p>

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Ove possibile, ed in relazione alle specifiche caratteristiche dei siti destinati ad ospitare le vasche di sicurezza, dovranno essere preferite soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali);</p> <p>7) dovrà infine essere predisposto un articolato ed approfondito progetto di inserimento ambientale e di mitigazione ambientale e paesaggistica, che traduca i criteri generali di inserimento presentati nei documenti di progetto e nello studio di impatto ambientale in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie;</p>				Non ottemperato
4)	prima dell'avvio dei lavori il proponente dovrà presentare al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Sicilia gli elaborati di progetto esecutivo e gli elaborati di cui ai precedenti numeri da 1) a 7) per la verifica di ottemperanza;	d			Non ottemperato
5)	considerata inoltre la sensibilità e la rilevanza ambientale del territorio interessato dal tracciato autostradale, i potenziali fattori di criticità determinati dalla realizzazione del progetto, nonché il modesto livello di progettazione degli interventi ed in particolare delle opere di mitigazione e delle soluzioni di inserimento ambientale, si ritiene inoltre opportuno proporre l'istituzione di uno specifico osservatorio (nel quale siano rappresentati il Ministero dell'Ambiente e i competenti uffici della	e			

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	Regione Siciliana) che possa seguire lo sviluppo del progetto esecutivo, garantendo una continua verifica dell'adeguatezza delle soluzioni progettate;				
6)	dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse	f			
Regione Sicilia					
1	a seguito dell'esame della documentazione trasmessa, dei sopralluoghi effettuati e delle riunioni tenutesi presso il Ministero dell'Ambiente, valutate altresì le osservazioni pervenute, questa Amministrazione regionale ritiene che il tracciato sviluppato sull'ipotesi progettuale definita "B" sia quello che segue l'unico corridoio territoriale realmente utilizzabile. Tale tracciato, inoltre, a differenza di quello denominato "A", evita sostanzialmente intersezioni con le aree naturali protette. Si ritiene siano migliorative le varianti altimetriche e planoaltimetriche proposte a seguito delle osservazioni formulate durante la riunione del 17 gennaio 2001, formalizzate con nota del Ministero Ambiente n. 1762/VIA/A.0.13.G del 9.2.2001 e pervenute con nota del Consorzio per le Autostrade Siciliane n. 7642 dell'11.4.2001;				Ottemperato
2	per quanto riguarda la variante "Scicli" relativa ai lotti n. 9 e 10, con riferimento anche all'ulteriore documentazione integrativa pervenuta con nota n. 14286 del 25.7.2001, identificata con la dicitura		La tratta non è compresa nel segmento in verifica		

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>“Elaborati integrativi luglio 2001”, si osserva che il superamento della Cava ad una quota di circa 15 m inferiore a quella originaria può contribuire a rendere meno pesante l’inserimento dell’opera nel contesto. Inoltre l’ipotesi di attraversare l’area a sud del centro urbano di Scicli in sotterraneo, pur comportando maggiori oneri e un aumento delle quantità dei materiali da smaltire, ha un minor impatto paesaggistico e soddisfa le richieste formulate dal Comune. Non si concorda invece con quanto richiesto dal Comune in ordine agli svincoli di collegamento e si ritiene che l’aggancio debba avvenire soltanto attraverso la bretella di collegamento con la S.P. 39 posta oltre la cava e illustrata nell’elaborato integrativo di luglio 2001 tav. 2/3;</p>				
3	<p>la realizzazione dei singoli, lotti dovrà avvenire in maniera tale da consentire, oltre che la funzionalità, il maggior riutilizzo possibile dei materiali provenienti dalle opere di scavo. In particolare si raccomanda, quando possibile, di riutilizzare i suddetti materiali anche per una modellazione dei rilevati che consenta un buon raccordo planoaltimetrico con le caratteristiche morfologiche del territorio;</p>		<p>E’ stata effettuata la classificazione dei terreni per il riutilizzo dei materiali di scavo. Parte del materiale non idoneo alla realizzazione del rilevato autostradale sarà utilizzato per la realizzazione di argini laterali per il contenimento dei rumori e per i rilevati delle aree di sosta.</p>	<p>Lotto 6 – 7 Relazione tecnica generale Lotto 8 Relazione tecnica generale</p>	Ottemperato
4	<p>Per quanto riguarda tutte le eventuali prescrizioni relative alla mitigazione di impatti specifici, si rinvia a quanto indicato nel provvedimento di pronuncia dei ministeri competenti;</p>				Vedi relative prescrizioni
Ministero Beni Culturali					
1	<p>la richiesta avanzata dalla Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Siracusa, di cui alla</p>				Non ottemperato

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	nota n. 10927 del 18.10.2001, di uno "specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale", è da intendersi estesa a tutto il tratto autostradale da realizzarsi, cioè dal km. 41+936,02 al km.132+200. Tale progetto, da elaborarsi nella fase progettuale esecutiva secondo le direttive specificate ai punti di cui sopra, dovrà essere sottoposto all'esame e alle valutazioni delle Soprintendenze Regionali competenti per territorio.				
	Soprintendenza per Beni Culturali e Ambientali di Caltanissetta				
1	nell'elaborazione dei progetti esecutivi, relativamente alle recinzioni autostradali da realizzarsi in territori da sabbioso-arenacei, si preveda l'utilizzo di muretti in c.a. rivestiti con paramento esterno di pietra arenaria squadrata non listata.	-			
	Soprintendenza per Beni Culturali e Ambientali di Siracusa				
1	ha espresso il proprio parere favorevole all'intervento in oggetto a condizione che venga prodotto specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale, corredato di adeguati elaborati di "rendering" ante e post operam, da elaborarsi secondo le sottoindicate direttive: 1. "La trama del paesaggio rurale attraversato, dovrà essere evidenziata nelle sue peculiarità e valorizzandone le potenzialità, prevedendo un progetto di riequilibrio del paesaggio. In tale direzione, dovranno essere reperiti gli spazi e le aree				Non ottemperato

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>necessarie per la realizzazione delle opere di compensazione ecologica, tenendo prioritariamente in considerazione le aree residuali dei fondi agricoli già attraversati dall'infrastruttura e da questa suddivisi in zone marginali per la coltivazione, nonché la aree di cantiere e quelle destinate ad occupazione temporanea per il deposito dei materiali, mettendo in relazione i singoli interventi tra loro ed il paesaggio circostante in modo da definire una vera e propria rete in grado di delineare i nuovi valori ambientali e paesaggistici del paesaggio agrario interessato. In proposito, considerata la densità di preesistenze connesse alle attività rurali che caratterizzano il territorio, sarà necessario specificare in dettaglio e rappresentare in scala adeguata gli interventi di riorganizzazione delle aree residuali quando questi siano resi necessari dalla presenza di manufatti, casali, masserie ed in genere, testimonianze architettoniche dell'uso storico dei suoli, il cui mantenimento va inserito a pieno titolo nel ridisegno del paesaggio.</p> <p>2. Considerato che il paesaggio attuale, caratterizzato dalla steppa antropizzata, lembi di praterie aride pascolate e relitti di vegetazione legnosa originaria, testimonianza del rimaneggiamento operato dagli interventi antropici di deforestazione e attività agropastorale, oggi presenta un basso livello di biopotenzialità territoriale, che testimonia il forte impoverimento e la banalizzazione paesistica, esso dovrà essere riqualificato tramite un progetto di riequilibrio che permetta di aumentarne la biopotenzialità, valorizzando la vegetazione potenziale con creazione di ampie aree e fasce</p>				

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>boscate e il ripristino - rafforzamento degli elementi tipici del paesaggio agrario tradizionale. 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 dovranno appartenere alla fascia dell'Oleo-Ceration e del Quercion Ilicis, compresa tutta la varietà degli arbusti, siepi e cespugli della macchia mediterranea, e a seconda delle condizioni pedologiche e microclimatiche delle varie zone. La densità arborea dovrà essere non minore di 50 alberi di alto fusto per ha, mentre quella arbustiva dovrà essere non inferiore a 100 arbusti per ha, secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico;</p> <p>3. Anche per i tratti in trincea dovrà essere preferita una soluzione che non preveda di inserire ulteriori massi, inserendo sacche di terreno vegetale che ospitino idonea alberatura di alto fusto di tipo storicizzato o comunque metabolizzato all'interno del paesaggio, in modo da perseguire obiettivi che riconducano agli effetti di un paesaggio precedente a quello prodotto dalla forte antropizzazione, invece di accentuare il processo di impoverimento in atto;</p> <p>4. Gli esemplari arborei di pregio presenti sul tracciato (ulivi, mandorli, carrubbi, ecc...) dovranno essere recuperati tramite appositi macchinari escavatori e sollevatori, e reimpiantati previa apposita progettazione del paesaggio di cui al punto 1;</p> <p>5. Nelle eventuali aree agrumentate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura, dovrà essere salvaguardata la qualità paesistica</p>				

N.	Prescrizione DEC/VIA/6912 del 21/01/2002	N. Prescriz DEC/VIA	Commenti	Elaborati di riferimento	Esito
	<p>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;</p> <p>6. Al fine di mitigare l'impatto dell'infrastruttura, dovrà essere considerata l'opportunità di abbassare le livellette previste;</p> <p>7. Andrà evitato, per quanto possibile, il ricorso a tecniche di tipo artificiale, quali ad esempio le barriere insoronizzanti, i gabbioni metallici, o gli elementi modulari prefabbricati, a favore di interventi di tipo naturalistico e di bio-ingegneria;</p> <p>8. Eventuali viadotti e i ponti previsti sulle incisioni torrentizie, dovranno essere progettati con l'obiettivo del massimo allontanamento dei piloni dai rispettivi alvei fluviali e golenali, tenendo in conto anche una realizzazione di adeguati archi portanti, nonché del ricorso a tipologie di qualità architettonica e formale che si configurino come elementi caratterizzanti del paesaggio.</p> <p>Per quanto attiene agli aspetti della Sezione III Archeologica, la Soprintendenza ritiene necessaria la sorveglianza dei lavori e l'esecuzione di eventuali saggi preventivi nell'ambito delle aree visualizzate in nero nella planimetria trasmessa dalla Soprintendenza medesima Consorzio Siciliano Autostradale, aree "indiziate della presenza di resti archeologici tutelabili ai sensi del D.Lgs 490/99</p>				