



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali



AMMODERNAMENTO A N° 4 CORSIE DELLA S.S. 514  
"DI CHIARAMONTE" E DELLA S.S. 194 RAGUSANA  
DALLO SVINCOLO CON LA S.S. 115 ALLO  
SVINCOLO CON LA S.S. 114.

(C.U.P. F12C03000000001)

PROGETTO DEFINITIVO

PARTE GENERALE  
INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Risposte alle note presentate dalla Soprintendenza della Provincia di Ragusa  
in Cds

Il Progettista

Responsabile di progetto ed  
incaricato delle integrazioni tra  
le varie prestazioni:



Ing. Santa Monaco - Ordine Ing. Torino 5760H

Supporto specialistico

Ottimizzazione della cantierizzazione  
delle opere



Ing. Gianmaria De Stavola - Ordine Ing. Venezia 2074

Consulenze specialistiche

Geologo:

Dott. Geologo Fabio Melchiorri  
Ordine Geologi del Lazio A.P. n 663

Geotecnica e opere d'arte minori:

Ing. Antonio Alparone



Opere d'arte principali:

Viadotti  
Ing. G. Mondello



Gallerie  
Ing. G. Guiducci



Opere di mitigazione dell'impatto ambientale:

Ecosistemi e  
paesaggio



Rumore,  
vibrazioni  
ed atmosfera



RIFERIMENTO ELABORATO

FASE	TR/LT	DISCIPLINA/OPERA	DOC	PROGR.	ST.REV.	FOGLIO
D01	T100	GE000	1	RG	004	0A

DATA

GENNAIO '17

SCALA

-

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO/CONSULENTE	VERIFICATO	APPROVATO
A	GIUGNO 2017	Emissione per Conferenza dei Servizi	SILEC	Rabbia	Monaco

IL RESPONSABILE  
DEL  
PROCEDIMENTO

IL CONCESSIONARIO

SARC SRL



L'ENTITA' COSTRUTTRICE

VISTO PER ACCETTAZIONE



## **INDICE**

<b>A</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
<b>B</b>	<b>RISPOSTE AI PARERI DELLA SOPRINTENDENZA DI RAGUSA .....</b>	<b>5</b>
<b>B.1</b>	<b>Punti 1 e 8).....</b>	<b>5</b>
B.1.1	Interferenze del Progetto con aree dei paesaggi locali con livello di tutela 2 .....	6
B.1.2	Interferenze del Progetto con aree dei paesaggi locali con livello di tutela 3 .....	9
<b>B.2</b>	<b>Punto 2).....</b>	<b>14</b>
<b>B.3</b>	<b>Punto 3).....</b>	<b>17</b>
<b>B.4</b>	<b>Punto 4).....</b>	<b>18</b>
<b>B.5</b>	<b>Punto 5).....</b>	<b>34</b>
<b>B.6</b>	<b>Punto 6).....</b>	<b>35</b>
<b>B.7</b>	<b>Punto 7).....</b>	<b>35</b>
<b>B.8</b>	<b>Punto 8).....</b>	<b>35</b>
<b>B.9</b>	<b>Punto 9).....</b>	<b>35</b>
<b>B.10</b>	<b>Punto 10).....</b>	<b>36</b>
<b>B.11</b>	<b>Punto 11).....</b>	<b>36</b>
	<b>ALLEGATO 1: NOTA DEPOSITATA DALLA SOPRINTENDENZA DI RAGUSA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI IL 5 GIUGNO 2017.....</b>	<b>39</b>
	<b>ALLEGATO 2: NULLA OSTA AI SOLI FINI DEL VINCOLO IDROGEOLOGICO RILASCIATO DAL COMANDO DEL CORPO FORESTALE SERVIZIO 14 – ISPettorato RIPARTIMENTALE DI RAGUSA (ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE) .....</b>	<b>40</b>

## A PREMESSA

La presente relazione contiene l'articolazione delle controdeduzioni del progettista alla nota depositata dalla Soprintendenza della Provincia di Ragusa in sede di Conferenza dei Servizi convocata ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D. Lgs. n. 163/2006 il 5 Giugno 2017, in merito al Progetto Definitivo del *Collegamento Autostradale Ragusa-Catania: ammodernamento a n° 4 corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS. 114.*

Si riporta di seguito l'elenco delle tematiche sollevate dalla Soprintendenza, mentre il testo completo del parere viene allegato alla presente relazione (vedi allegato 1).

- 1) Tabella contenente le aree sottoposte a diversi livelli di tutela che il Piano Paesaggistico approvato con D.A. n. 1346 del 5 Aprile 2016 pubblicato nella GURS n.20 parte I del 13 maggio 2016 interessa lungo il tracciato con richiesta di conseguente rimodulazione del progetto definitivo.
- 2) Prescrizione inerente le aree di cantiere: Nelle aree di cantiere non si dovranno realizzare opere in c.l.s. o materiale bituminoso ma si potrà utilizzare solo materiale drenante inoltre nelle aree dove è prevista la frantumazione, le barriere fonoassorbenti devono essere mimetizzate con siepi o pareti inverdite, rete metallica, paletti e filtro verde;
- 3) Relativamente ai rivestimenti proposti: i piloni del viadotto, quelli dei cavalcavia, i muri di sostegno in cemento armato nonché le rampe di accesso ove non sono previste scarpate inerbite dovranno essere rivestite con conci di pietra di calcare duro locale lavorati a spacco con bordi irregolari dello spessore di almeno 20 centimetri, senza stuccature o sigillature tra conci, il risultato finale dovrà dare la trama del classico muro a secco ibleo con sovrastante traversa.
- 4) Il viadotto denominato "vallone della costa" (lotto 1) dovrà essere realizzato con solo due piloni centrali e dovrà essere riproposto per l'approvazione da parte di questa Soprintendenza, allegando inoltre il rendering con fotoinserimento (viadotto e rimodellamento dell'intero versante); l'intero versante prospiciente l'area del viadotto interessato dai lavori dovrà essere realizzato utilizzando interventi di ingegneria naturalistica;

- 5) L'ente costruttore dovrà garantire la messa a dimora degli alberi esistenti nell'area dei lavori del tracciato e la ricollocazione a fine garantendo il ciclo vitale degli stessi;
- 6) Tutti gli interventi previsti nella relazione "Piano manutenzione opere a verde" dovranno essere estesi anche alla gestione del successivo periodo di garanzia dell'attecchimento, al fine di mantenere il rinverdimento per una migliore mitigazione paesaggistica così come previsto nel suddetto piano;
- 7) I pannelli fonoassorbenti da utilizzare nel tracciato ricadente nel territorio di Ragusa dovranno essere quelli raffigurati nella illustrazione B.4 "PANNELLI P M M A" (trasparenti), inserita nella relazione descrittiva delle barriere antirumore con montanti tipo corten proposta con gli elaborati del progetto definitivo;
- 8) E' opportuno che nelle porzioni dove il tracciato stradale incontra i livelli di tutela 2 e 3, così come individuati nel piano paesaggistico approvato, e nel viadotto Coste siano effettuate delle sezioni trasversali al nuovo percorso dalle quali si evidenzia in che modo sono state superate le criticità incontrate, mettendo opportunamente in rilievo le opere da realizzare e la sistemazione del versante sia esso con muri in cls sia terrazzamenti trattati con tecniche di ingegneria naturalistica;
- 9) Approfondimento delle indagini archeologiche in località Castiglione sulle aree nelle quali sono emerse strutture antiche, forse a servizio della necropoli arcaica;
- 10) Prescrizione circa la presenza nel corso della realizzazione dell'opera, ai fini della sorveglianza archeologica, di uno o più archeologi lungo tutto il tragitto dell'autostrada di che trattasi ricadente nel territorio provinciale di competenza dello scrivente Ufficio. Si precisa altresì che, sempre in corso d'opera, prima di ogni attività di sbancamento o riempimento, nelle aree più prossime a quelle interessate ad emergenze archeologiche, si dovrà procedere, preventivamente, alla scerbatura e ripulitura dei piani e dei versanti rocciosi.
- 11) Per quanto riguarda la valutazione del progetto rispetto ai beni architettonici isolati nelle tavole di progetto individuate con i codici sotto indicati:
  - D01-T100-AM022-1-P5-001 -0A
  - D01-T100-AM022-1-P5-002-0A
  - D01-T100-AM022-1-P5-003-0A

- D01-T100-AM022-1-P5-004-0A
- D01-T100-AM022-1-P5-005-0A

si rende necessaria la restituzione grafica delle sezioni stradali interessate dalla presenza dei seguenti beni ai lati del tracciato stradale:

- Case Turnino (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Case Boscarino (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Villa Comitini (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Masseria Coste (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Case Sulsentì (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Case Schembari (Lotto 1 - Comune di Ragusa);
- Mulino Soprano (Lotto 1 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Fontana (Lotto 1 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Case Rosso (Baglio Lotto 2 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Villa (Lotto 2 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Masseria Rizza (Lotto 2 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Opificio Rizza (Lotto 2 - Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Case Dicchiara (Lotto 3 - Comune di Chiaramonte Gulfi);

descritte a pagina 66 della Relazione paesaggistica (elaborato D01-T100-AM030-1-RG-002-0A), e degli altri beni segnati in rosso, che hanno una distanza pari o minore di 150 metri dal ciglio stradale, che descrivano l'ingombro di tali beni rispetto al tracciato stradale; per quanto sopra va altresì fornita una adeguata documentazione riguardante l'intervisibilità dei beni isolati sopraccitati con il tracciato stradale di progetto.

## **B RISPOSTE AI PARERI DELLA SOPRINTENDENZA DI RAGUSA**

### **B.1 PUNTI 1 E 8)**

Al fine di proporre le modalità utilizzate per l'attraversamento delle aree con livelli di tutela 2 e 3 definite nel Piano Paesaggistico approvato con D.A. n. 1346 del 5 Aprile 2016 pubblicato nella GURS n.20 parte I del 13 maggio 2016, sono stati redatti gli elaborati integrativi:

Studi Ambientali e Paesaggistici – Regimi Normativi del Piano Paesaggistico su fotomosaico Ambiti 15-16-17 Ragusa - Tavola 1-2-3-4-5 di 5 cod. D01-T100-AM026-1-P5-001/005-A

Sono stati inoltre revisionati gli elaborati:

Parte generale-Ambiente-Quadro Programmatico e Vincoli-Carta dei Vincoli e delle tutele paesaggistiche, culturali ed ambientali, tavole 1-2-3-4 di 16 cod. D01-T100-AM023-1-P5-001/004-B

Lotto 1 – Ambiente - Interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale – Planimetrie degli interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale, tavole 1-2-3-4 di 4 cod. D01-T1L1-AM071-1-P6-001/004-B

Gli elaborati inerenti i Regimi Normativi sono volti ad evidenziare, attraverso sezioni trasversali rappresentative opportunamente identificate, la tipologia delle lavorazioni previste per ogni tratta interferente aree con livello di tutela 2, in risposta alla richiesta espressa nel punto 8) della Soprintendenza di Ragusa. Nelle varie tratte individuate planimetricamente sono stati riportati i volumi dei movimenti terra previsti in termini di scavo e rilevato.

Le sezioni sono inoltre corredate degli interventi di mitigazione e compensazione previsti.

Nella rimodulazione del progetto definitivo, si è tenuto conto della coerenza tra gli obiettivi specifici di tutela espressi per i paesaggi locali del Piano Paesaggistico Provinciale e l'assetto dell'infrastruttura e delle opere di mitigazione e compensazione della stessa. Il progetto di adeguamento della SS 514, infatti, interferisce con alcune zone caratterizzate da livelli di Tutela 2, ed in misura minore con aree di Tutela 3, in quanto molto prossime ed in alcuni casi sovrapposte all'infrastruttura esistente. In tale contesto si evidenzia che la scelta di perseguire il più possibile l'adeguamento in sede della SS514 ha costituito il presupposto essenziale per la minimizzazione degli impatti su tali aree.

Infatti, in relazione agli obiettivi specifici del livello di Tutela 3, si osserva che il progetto non compromette le aree boscate limitrofe alla statale esistente in particolare, come meglio

descritto nel seguito, nel tratto soggetto alla tutela 8h sono interessate solo alcune limitate porzioni marginali costituite da scarpate stradali naturalizzate da cespugli (diversamente dal Progetto Preliminare approvato, ove alcune aree boscate erano direttamente interessate dalla realizzazione degli imbocchi delle gallerie in nuova sede), mentre nel tratto 4h il progetto incide su vegetazione d'invasione ruderale..

Inoltre gli interventi di tutela paesaggistica ed ambientale previsti in progetto nel tratto ricadente nella Provincia di Ragusa risultano nel loro complesso coerenti con gli indirizzi del livelli 3 "8h e 4h paesaggi delle aree boscate e vegetazione assimilata", in particolare per quanto riguarda il potenziamento delle aree boscate con specie latifoglie, la conservazione del patrimonio naturale attraverso le formazioni vegetali, la tutela degli elementi geomorfologici, il mantenimento dei livelli di naturalità, il miglioramento della fruizione pubblica con recupero di percorsi panoramici e naturalistici.

In particolare si segnala come le aree intercluse e quelle della viabilità in dismissione saranno tutte riqualificate in termini di superfici a vegetazione naturale (L1 pk 0+300 sx 3.000 mq, L1 pk 4+300 dx 6.000mq, L1 pk 6+200 dx 420mq, L1 pk 9+800 dx 16.000mq, L1 pk 10+000 sx 6.330mq).

La permeabilità ecologica dell'infrastruttura risulterà essere garantita invece grazie all'allestimento di presidi idraulici realizzati con tecniche di ingegneria naturalistica diversificate in relazione alla funzione ecologica primaria o secondaria della rete ecologica stessa.

Relativamente al miglioramento di percorsi panoramici e naturalistici in prossimità del Vallone delle Coste è prevista la realizzazione di una greenway di connessione con i percorsi escursionistici già presenti, come meglio descritto nel seguito.

Anche in relazione ai livelli di tutela 2 il progetto risulta essere coerente con gli obiettivi specifici dei diversi paesaggi locali incontrati, , come descritto nel paragrafo seguente

### **B.1.1 Interferenze del Progetto con aree dei paesaggi locali con livello di tutela 2**

Nel seguito si riassumono gli interventi di tutela paesaggistica ed ambientale adottate in progetto per le varie aree con livello di tutela 2 in termini di coerenza con gli obiettivi specifici delle singole aree. Tali elementi risultano planimetricamente rappresentati ed indicati in termini quantitativi negli elaborati Lotto 1 – Ambiente - Interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale – Planimetrie degli interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale, tavole 1-2-3-4 di 4 cod. D01-T1L1-AM071-1-P6-001/004-B emessi in revisione B per alcune localizzate integrazioni che sono evidenziate all'interno degli elaborati.



*7d. Paesaggio agrario a campi chiusi dei seminativi del tavolato ragusano e dell'altipiano modicano e paesaggio agrario dell'Irminio. Aree di interesse archeologico comprese.*

In relazione agli obiettivi specifici, gli interventi di tutela paesaggistica ed ambientali del progetto risultano coerenti con:

- la protezione e valorizzazione del paesaggio agricolo e la conservazione dei valori paesaggistici del territorio mediante interventi di compensazione del sistema agricolo con realizzazione di tratti di muretti a secco tipo ragusano (interventi COAg) e con espianti e trapianti di elementi arborei di pregio (COTr);
- la tutela del paesaggio in genere mediante la formulazione di proposte progettuali riguardanti i cromatismi (PiCo), i materiali impiegati (PiMa) e la costruzione di un landmark, che per lo svincolo di Ragusa (PISv) sono rappresentati dalla proposizione di un paesaggio agrario con aree ruderali in pietra calcarea reperita in loco e ficodindieti. Le aree rimanenti, inerbite, saranno caratterizzate da tratti di muro a secco di tipo ragusano;
- il potenziamento della rete ecologica, che è garantito dalla realizzazione delle connessioni ecologiche secondarie (RES) e dagli interventi volti a garantire la permeabilità diffusa (RED) diffusa dell'opera. Le connessioni primarie rappresentate da fiumi e foreste non sono qui interessate;
- la realizzazione di una fascia di verde con la finalità di mitigare la schermatura paesaggistica, che è assicurata dagli interventi di naturalizzazione in ambiente agricolo (NAA);
- la riqualificazione della viabilità esistente, parte integrante del progetto di modernizzazione infrastrutturale, che riguarda gli interventi di mitigazione delle opere accessorie (OAVi).

*4d. Paesaggio del Fiume Ippari, aree archeologiche comprese (vincolo indiretto in C/da Castiglione). Livello di Tutela 2*

In relazione agli obiettivi specifici, gli interventi di tutela paesaggistica ed ambientali del progetto risultano coerenti per:

- il recupero paesaggistico ed ambientale, garantito attraverso la sistemazione delle aree intorno al Viadotto delle Coste mediante la realizzazione di macchie arbustivo-arboree e massi calcarei (NAVi).

*4e. Paesaggio agrario a campi chiusi dell'altipiano occidentale. Livello di Tutela 2*

In relazione agli obiettivi specifici, gli interventi di tutela paesaggistica ed ambientali del progetto risultano coerenti per:

- garanzia di conservazione della diversità del paesaggio in quanto il progetto risulta insistere prevalentemente su aree già occupate dal sedime stradale della SS514;
- la conservazione dei valori paesaggistici del territorio mediante gli interventi di compensazione del sistema agricolo con realizzazione di tratti di muretti a secco tipo ragusano (interventi COAg).

*8e. Paesaggio agrario a campi chiusi di Dirupo Rosso, Scannalupi-Galla, Rizzarello-Serra Muraglia, agro di San Giacomo, agro di Giarratana-Scorsonara, Marchesa, Casasia, Cozzo Carbonara, agro di Monterosso Almo, Comparao. Aree di interesse archeologico comprese.*

Relativamente agli obiettivi specifici, gli interventi di tutela paesaggistica prevedono che per il tratto in cui si osserva tale perimetrazione si abbia:

- garanzia di protezione e valorizzazione del sistema strutturante agricolo, in quanto il progetto risulta insistere prevalentemente su aree già occupate dal sedime stradale della SS514;
- assenza di elementi di pregio per i quali è stata effettuata l'attività di espianto/trapianto;
- riqualificazione della viabilità esistente, che è parte integrante del progetto di modernizzazione infrastrutturale e riguarda gli interventi di mitigazione delle opere accessorie (OAVi).

*8d. Paesaggio del Fiume Lavandaio, Fiume Amerillo, Torrente Canalazzo, Musciuluni, Fosso Casasia-Piano dell'Acqua, Sugarello, alto corso del fiume Ippari, Comparao, Cava dei Modicani, sorgente Sciannacapurali, Cava S. Marco, Burramacì, Funarola-Calaforno, Rio Cuccovio, Piano dei Pozzi, Torrente Gria, Dirupo Rosso, Salinella, Spinella. Aree di interesse archeologico comprese*

La correlazione tra obiettivi specifici e interventi di tutela è la seguente:

- tutela delle formazioni ripariali mediante il mantenimento della rete ecologica secondaria secondarie (RES) e dagli interventi volti a garantire la permeabilità diffusa (RED);
- recupero naturalistico del tratto di viabilità in dismissione (Rim), che garantisce la costituzione di una nuova connessione ecologica precedentemente ridotta per l'interferenza della SS514.

Oltre a quanto sopra descritto deve altresì osservare che, così come indicato nelle "Norme di attuazione" del "Piano Paesaggistico degli Ambiti 15, 16 e 17 della Provincia di Ragusa", nelle aree con livello di tutela 2 non devono essere effettuati movimenti terra e trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti, ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico. In relazione a ciò si osserva che la scelta di perseguire al massimo l'adeguamento in sede della SS514 consente di non modificare in modo sostanziale la morfologia delle aree attraversate: verranno infatti conservate le caratteristiche geometriche dei versanti, allargando rilevati e trincee già esistenti, e infine integrando le lavorazioni con l'esecuzione di interventi di sistemazione a verde delle nuove aree derivate dal progetto e di naturalizzazione delle aree in dismissione della viabilità primaria e secondaria. A titolo d'esempio si riporta la sezione L1 pk. 5+750 (vedi Fig 1), ricadente nel "Paesaggio agrario a campi chiusi di Dirupo Rosso, Scannalupi-Galla, Rizzarello-Serra Muraglia, agro di San Giacomo, agro di Giarratana-Scorsonara, Marchesa, Casasia, Cozzo Carbonara, agro di Monterosso Almo, Comparao. Aree di interesse archeologico comprese" (8e), ove è prevista la realizzazione della viabilità con allargamento della trincea già esistente, mantenendo le pendenze originarie delle scarpate della stessa. La scarpata in destra, che ha previsto l'arretramento del versante di qualche metro, verrà rinaturalizzata con interventi di sistemazione a verde (NATr) costituiti da gruppi arbustivi (VEG-TR1) e inerbimento delle nicchie della biodiversità (VEG-I4).

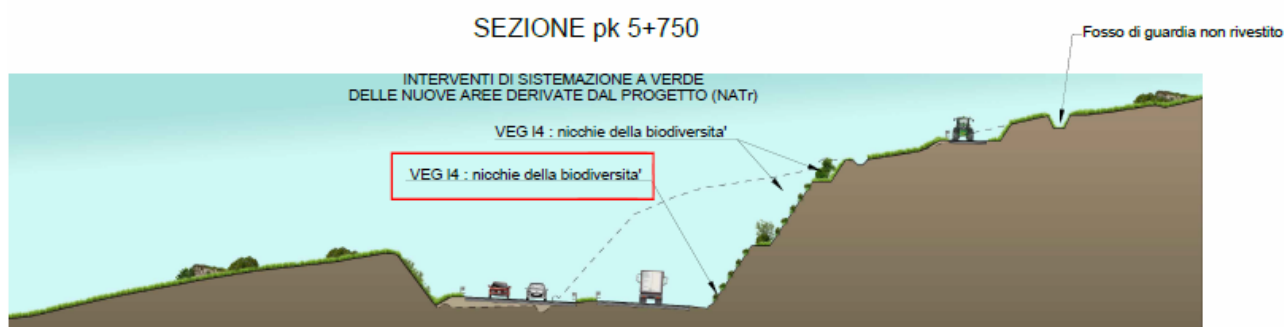


Figura 1: Progr. 5+750 interno all'area 8e con livello di tutela 2 – Elab D01-T100-AM026-1-P6-002

Si rimanda alla lettura delle tavole dei regimi normativi per l'analisi delle relazioni del progetto con le aree di tutela di livello 2 e 3.

### B.1.2 Interferenze del Progetto con aree dei paesaggi locali con livello di tutela 3

Il tracciato autostradale interferisce localmente con modeste porzioni di aree con livello di tutela 3 come illustrato nella tabella annessa alla nota della Soprintendenza. Con riferimento al tracciato del progetto autostradale dei lotti 1 e 2 una attenta analisi delle interferenze ha portato

ad identificare le seguenti aree (già illustrate dal Progettista in occasione di un incontro tecnico svoltosi presso la Soprintendenza di Ragusa il 9/06/2015):

- a) Lotto 1 pk da 5+970 a pk 6+190 (Comune di Ragusa) circa 240 m. In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 8h *Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata* e si colloca trasversalmente all'attuale SS514, che risulta ricompresa nella medesima area. In fase di analisi della problematica, la superficie complessiva è stata suddivisa nelle due porzioni ad est ed a Ovest della SS 514, determinando due superfici inferiori all'ettaro (vedi elaborato Regimi Normativi del Piano Paesaggistico su fotomosaico Ambiti 15-16-17 Ragusa Tavola 2 di 5).

Tale evidenza, ottenuta deducendo la superficie della strada, sarebbe sufficiente ad escludere tale area dal livello di tutela assegnato ai sensi dell'art 4 della L.R. 16/96. E' stato inoltre condotto un sopralluogo volto ad identificare le specie presenti (vedi Fig 2), in base al quale è risultato che l'area si caratterizza per la presenza di nuclei vegetali ruderali sinantropici, afferenti alle specie invasive della macchia mediterranea. Sono individuabili esemplari arboreo-arbustivi di piccole e medie dimensioni cresciuti su substrato artificiale (rilevato stradale) in condizioni di scarsa fertilità e carenza idrica



Sono riscontrabili le seguenti specie: **ailanto** (*Ailanto altissima*), **pero** mandorlino (*Pyrus amygdaliformis*), **lentisco** (*Pistacia lentiscus*), **rosa** (*Rosa canina*), **olivello spinoso** (*Hippophae rhamnoides*), ecc. Trattasi di tipiche specie dei primi stadi evolutivi della macchia mediterranea, tuttavia i periodici interventi di manutenzione e le suddette condizioni ecologiche limitano l'evoluzione a stadi *climax* (stadio finale dell'evoluzione di un ecosistema in una successione ecologica).

**Fig 2: Stralcio report del Sopralluogo Lotto 1 pk da 5+970 a pk 6+190**

Contestualmente il Corpo Forestale della Provincia di Ragusa, interpellato dalla Soprintendenza e dal Concessionario dell'Autostrada, ha disposto un sopralluogo congiunto per la verifica delle caratteristiche dell'area che si svolgerà il prossimo lunedì 3 luglio.

- b) Lotto 1 pk da 6+720 a pk 6+755 Comune di Ragusa (35 m) In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 8h Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata e si colloca in sx rispetto al tracciato autostradale.
- c) Lotto 1 pk da 7+090 a pk 7+165 Comune di Ragusa (175 m) In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 8h Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata e si colloca in dx rispetto al tracciato autostradale.
- d) Lotto 1 pk da 7+610 a pk 6+650 Comune di Chiaramonte Gulfi (45 m) In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 8h Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata e si colloca in dx rispetto al tracciato autostradale.
- e) Lotto 1 pk da 7+750 a pk 7+850 (Comune di Chiaramonte Gulfi) circa 100 m. In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 8h Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata e si colloca in destra rispetto al tracciato autostradale.
- f) Lotto 2 pk da 5+288 a pk 5+322 (Comune di Chiaramonte Gulfi) circa 34 m. In base al Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa l'area è denominata 4h Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata e si colloca in asse al Torrente Sperlinga.

Vedi stralci dei Regimi Normativi Fig 3 e 4



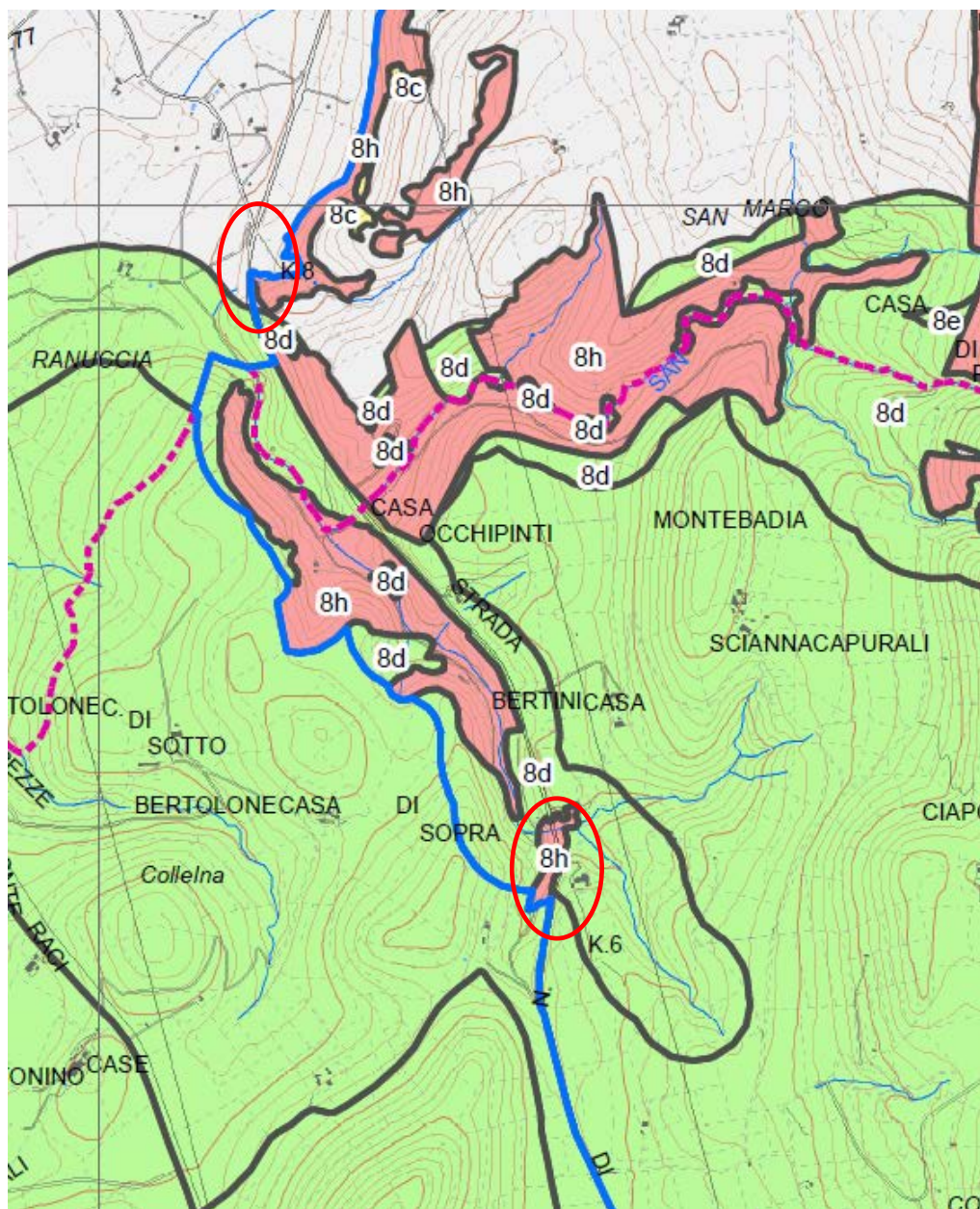


Figura 3: Stralcio Regimi Normativi del Piano Paesaggistico di Ragusa lettere a)-e)

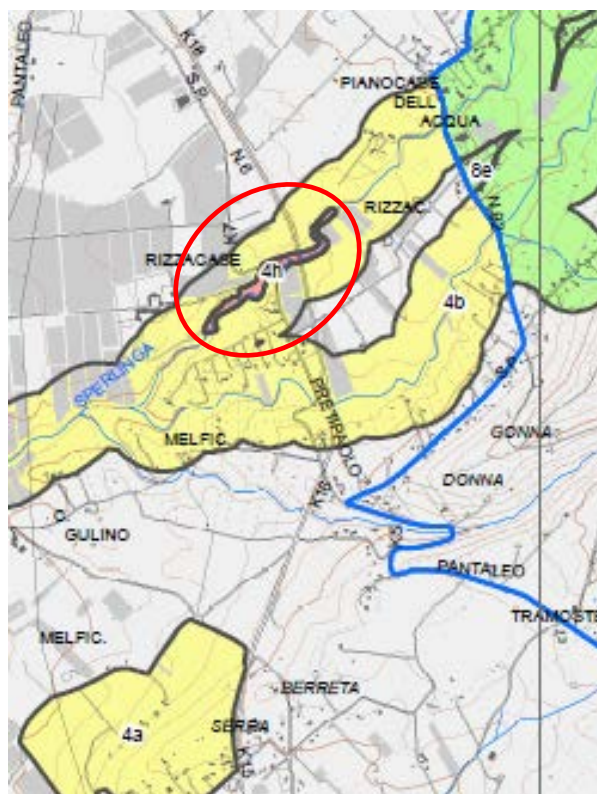


Figura 4: Stralcio Regimi Normativi del Piano Paesaggistico di Ragusa lettera f)

Come evidenziato nella tabella di seguito riportata, nei casi da a) ad e) trattasi di interferenze di modesta entità rispetto alle dimensioni dell'areale, sulle quali si auspica l'applicazione di un criterio di compensazione, come previsto dalla L.R. 16/96 e dal D.Lgs. 227/01.

Lotto	sx	Progr. Inizio e fine interferenza	dx	Superficie area tutelata	Superficie occupata dal progetto (mq)	
a)	1	8h	5+970-6+190	8h	13.870 mq	4.035
b)	1	8h	6+720-6+755	-	>>10ha	310
c)	1	-	7+090-7+165	8h	>>10ha	800
d)	1	-	7+610-7+650	8h	>>10ha	250
e)	1	-	7+750-7+850	8h	>30.700 mq	1.870
f)	2	4h	5+288-5+322	4h	>3ha	820
					<b>8.085</b>	

Per quanto attiene all'area contrassegnata dalla lettera f) per la quale è prevista in progetto la realizzazione di manufatto scatolare di 4m x 3m in linea con il manufatto attualmente presente si richiama il nulla osta sul vincolo idrogeologico espresso dal Corpo Forestale della Provincia di Ragusa in allegato alla presente (vedi Allegato 1).

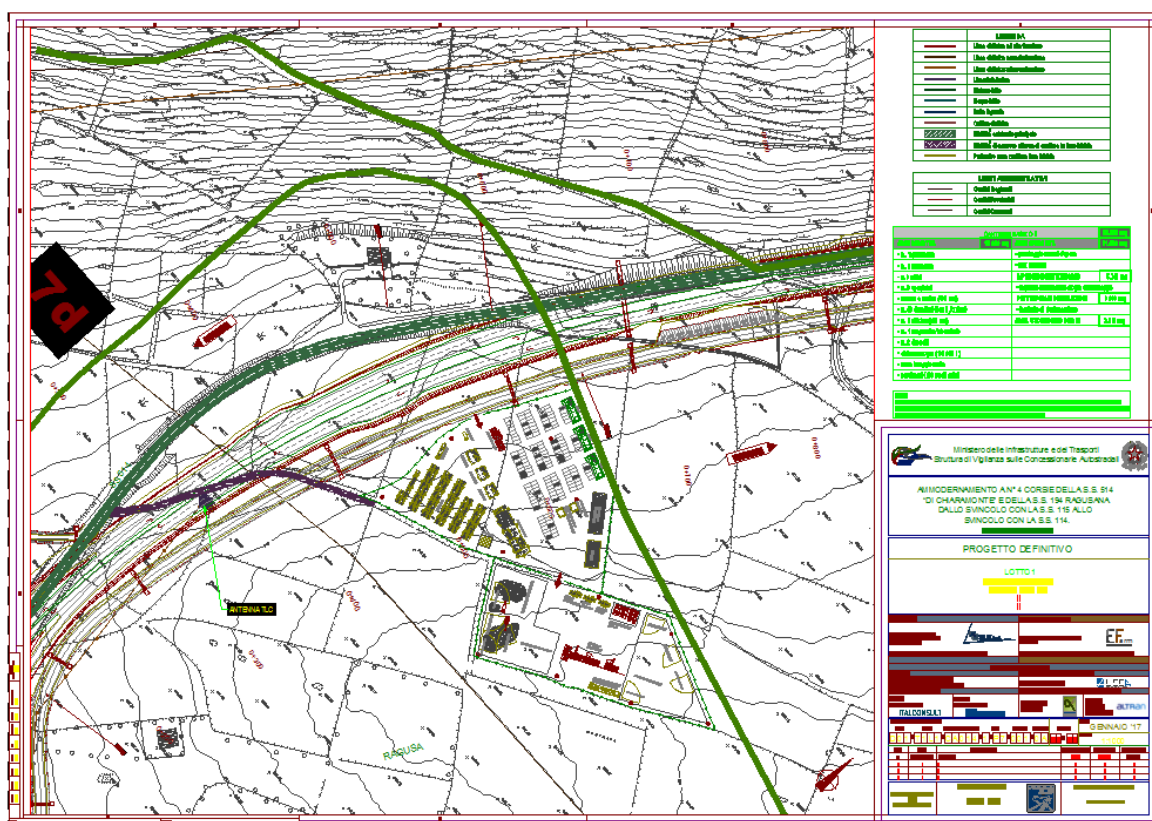
## B.2 PUNTO 2)

Gli interventi previsti sulle aree di cantiere sono illustrati nell'ambito della relazione "D01-T100-AM070-1-RG-002-A - PARTE GENERALE - AMBIENTE - Interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale - Relazione interventi di tutela paesaggistica ed ambientale in fase di cantiere" alla quale si rimanda.

Nell'ambito della provincia di Ragusa è prevista la realizzazione del Cantiere base C.1 nel Lotto 1 e del Cantiere base C.2 nel Lotto 2 rappresentati rispettivamente negli elaborati:

- D01-T1L1-CA014-1-P7-001 - LOTTO 1 – CANTIERIZZAZIONE Cantiere base C.1
- D01-T1L2-CA014-1-P7-001 - LOTTO 2 – CANTIERIZZAZIONE Cantiere base C.2

Nelle Fig 5 e 6 sotto riportate sono stati sovrapposti i limiti delle aree di tutela alle planimetrie dei cantieri. Come evidenziato le aree di cantiere risultano entrambe esterne alle aree di tutela (area 7d con livello di tutela 2 per il lotto 1 e area 4 b con livello di tutela 2 per il lotto 2).



**Figura 5: Cantiere base Lotto 1 – Progr 0+500 esterno all'area 7d con livello di tutela 2 – Elab D01-T1L1-CA014-1-P7-001**

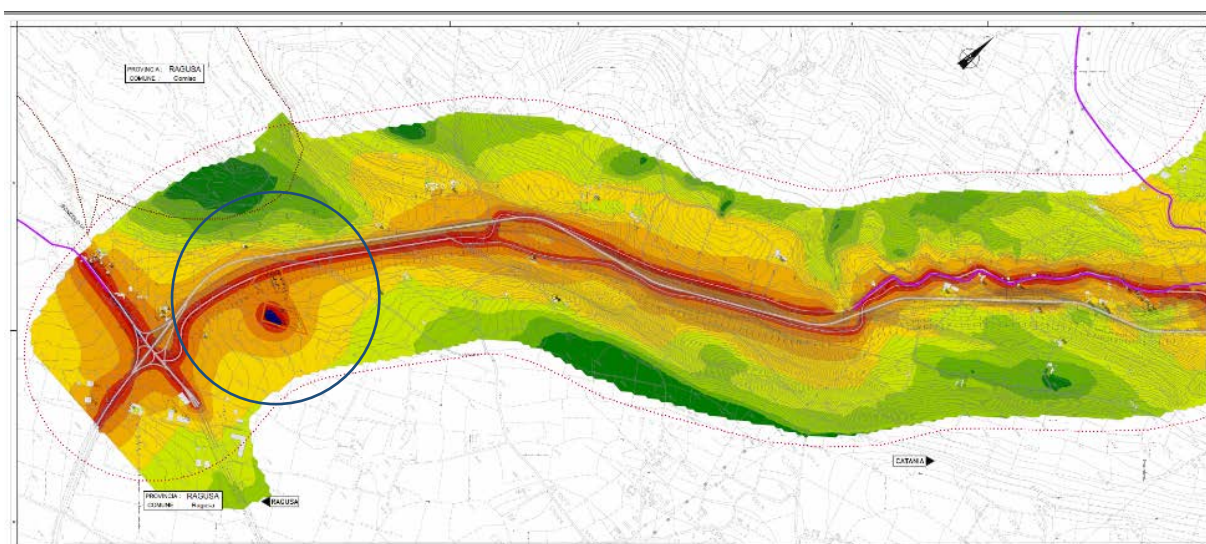




Più in dettaglio si procederà a interventi di ripristino in cui gli usi agricoli saranno associati a elementi di naturalità: infatti per il Cantiere Base del Lotto 1 è previsto un intervento di recupero agricolo con specie miglioratrici della fertilità dei suoli mediante l'uso prevalente di leguminose azotofissatrici come *Trifolium repens* e *Trifolium subterraneum*, associato a un intervento di tipo naturalistico con la realizzazione di un'area di circa 1500mq in cui saranno posti a dimora gruppi arbustivi a capacità xerica.

Analogamente, per l'area del Cantiere Base del Lotto 2 il recupero agricolo avverrà con lo stesso principio del precedente, dato che ad esso verrà associato un elemento progettuale volto all'incremento della biodiversità rappresentato dalla formazione di alcuni tratti di siepe campestre con *Laurus nobilis*, *Arbutus unedo*, *Ligustrum vulgare*, *Phyllirea angustifolia*, *Pistacia lentiscus*, *Prunus spinosa*, lungo il perimetro dell'intervento, per una lunghezza complessiva di circa 120ml.

Gli effetti del cantiere sul clima acustico sono stati simulati nella modellazione ed i relativi risultati in termini di curve isofoniche sono rappresentati negli elaborati D01-T100-AM042-1-P5-001-0A – PARTE GENERALE – AMBIENTE – Studi ambientali e paesaggistici – Rumore – Isofoniche – Corso D'opera Tavola 1 di 8 e D01-T100-AM042-1-P5-002-0A – PARTE GENERALE – AMBIENTE – Studi ambientali e paesaggistici – Rumore – Isofoniche – Corso D'opera Tavola 2 di 8 rispettivamente per i Cantieri base C1 e C2 (vedi stralci nelle figure 7 e 8).



**Fig. 7 – Stralcio dell'elaborato D01-T100-AM042-1-P5-001-0A – PARTE GENERALE – AMBIENTE – Studi ambientali e paesaggistici – Rumore – Isofoniche – Corso D'opera Tavola 1 di 8**



**Fig. 8 – Stralcio dell'elaborato D01-T100-AM042-1-P5-002-0A – PARTE GENERALE – AMBIENTE – Studi ambientali e paesaggistici – Rumore – Isofoniche – Corso D'opera Tavola 2 di 8**

Come rilevabile nella relazione D01-T100-AM039-1-RG-001-0A 0A – PARTE GENERALE – AMBIENTE – Studi ambientali e paesaggistici – Relazione rumore e vibrazioni, al paragrafo D.4.2 Impatti Previsionali - Fase di Cantiere, nessuna delle due aree risulta critica per il clima acustico generato nella fase di cantiere.

### **B.3 PUNTO 3)**

Si prevede l'adozione di rivestimenti in pietra nel caso dei muri di sostegno (vedi Fig 9). La necessità di contenimento dei costi realizzativi ha indotto la necessità di operare una selezione tra gli elementi caratterizzanti il paesaggio, dando priorità all'inserimento di rivestimenti in pietra sui paramenti dei muri in c.a. ed all'allestimento delle rotatorie dell'intersezione con la Strada Provinciale n. 7 (Svincolo n. 2) per Comiso (vedi Fig 10).



**Fig. 9 Rivestimento dei muri di sostegno**



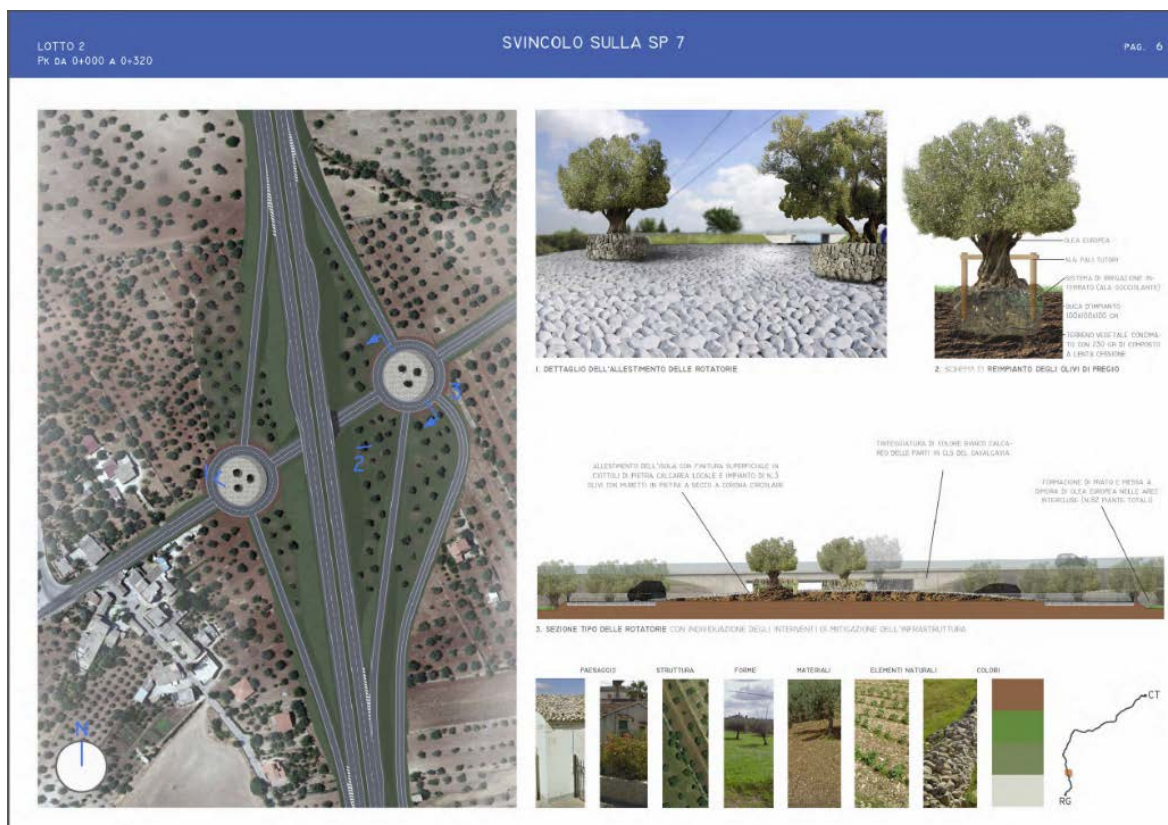


Fig. 10 Foto simulazione dello svincolo n.2 sulla S.P. 7

Per i piloni del Viadotto Vallone delle Coste è stato definito l'intervento Tipologico descritto nel successivo punto 4). L'utilizzo di rivestimenti in pietra ad altezze significative è stato escluso per il rischio di incidenti prodotti da eventuali distacchi che si potrebbero verificare nel tempo anche a causa delle vibrazioni.

#### B.4 PUNTO 4)

Per il Viadotto Vallone delle Coste è stato effettuato uno studio finalizzato alla riduzione del numero dei piloni, con l'obiettivo di massimizzare la permeabilità visiva dell'opera (vedi Fig 11 e 12).

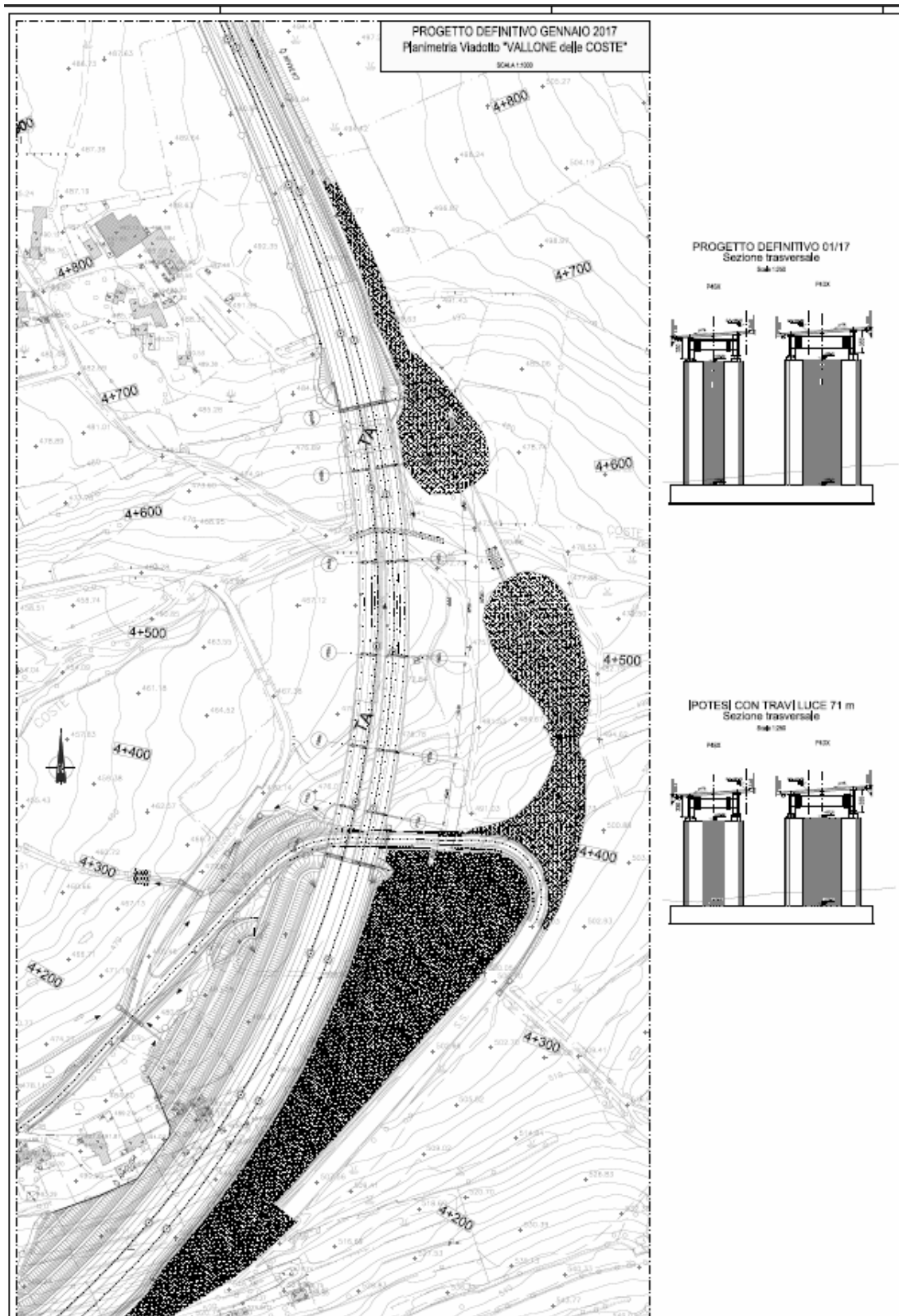


Fig. 11 Viadotto Vallone delle Coste Proposta Progetto Definitivo Pubblicato

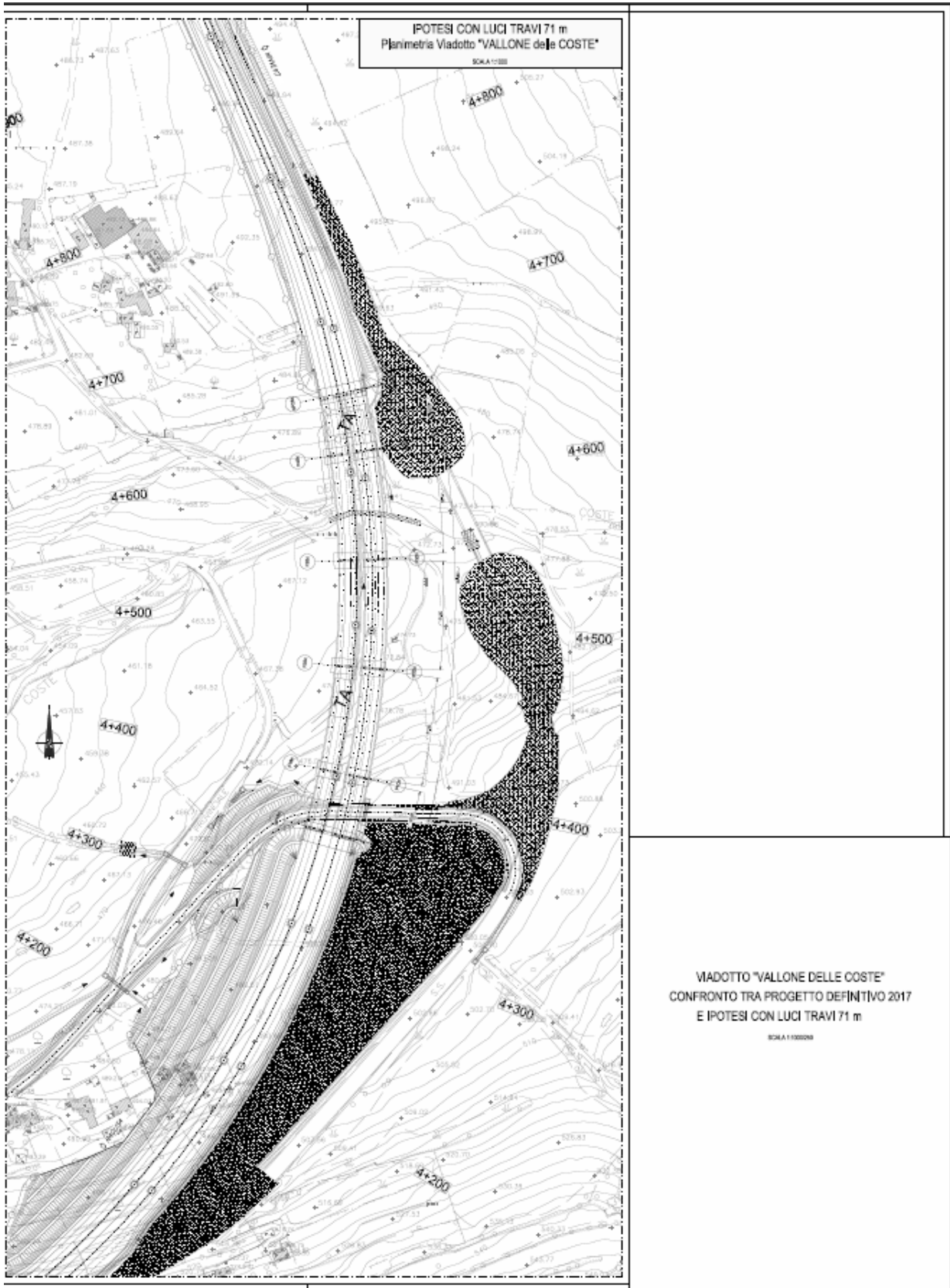
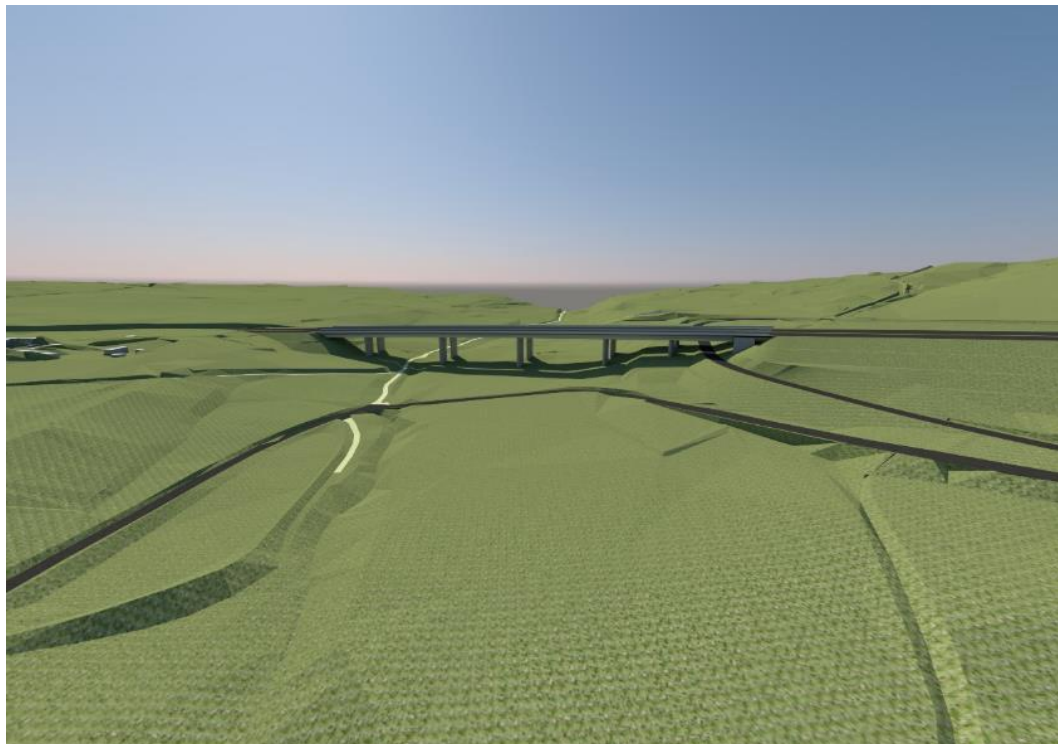


Fig. 12 Viadotto Vallone delle Coste Proposta Progetto Definitivo in Variante

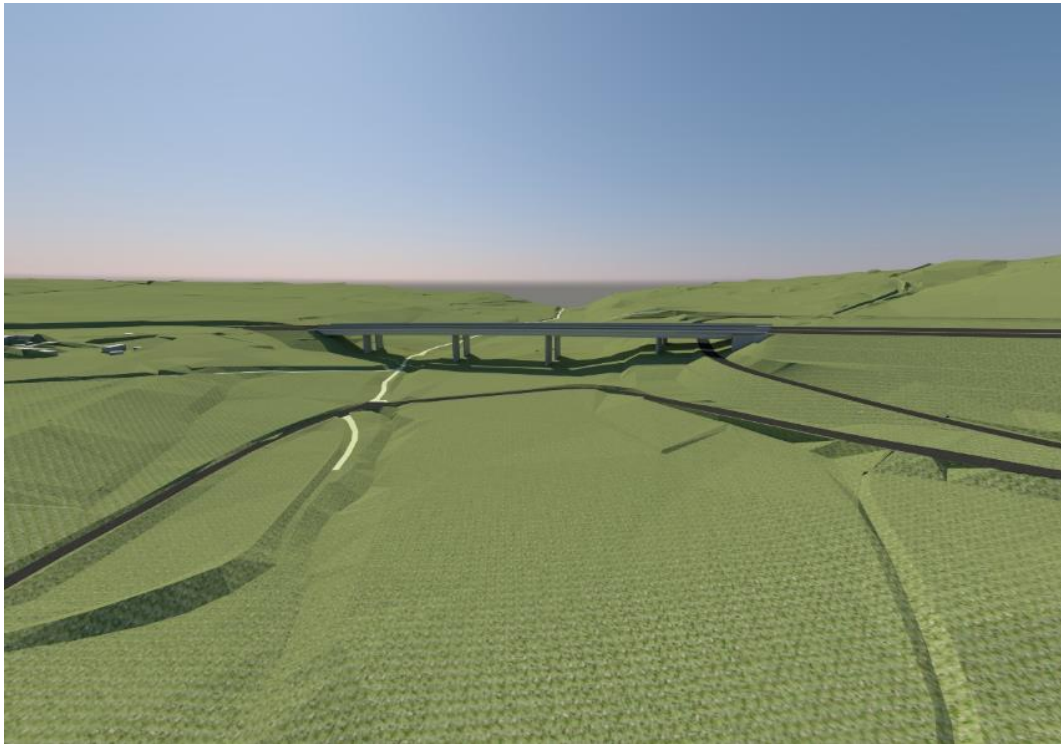


La necessità di contenere i costi di investimento ha fatto propendere per la riduzione delle attuali 6 campate ottenute con 5 piloni ( $33\text{ m} + 40\text{ m} + 60\text{ m} + 60\text{ m} + 60\text{ m} + 40\text{ m} = 293\text{ m}$ ) in 5 campate ( $40\text{ m} + 71\text{ m} + 71\text{ m} + 71\text{ m} + 40\text{ m} = 293\text{ m}$ ) (Vedi Figg. 13, 14, 15 e 16).

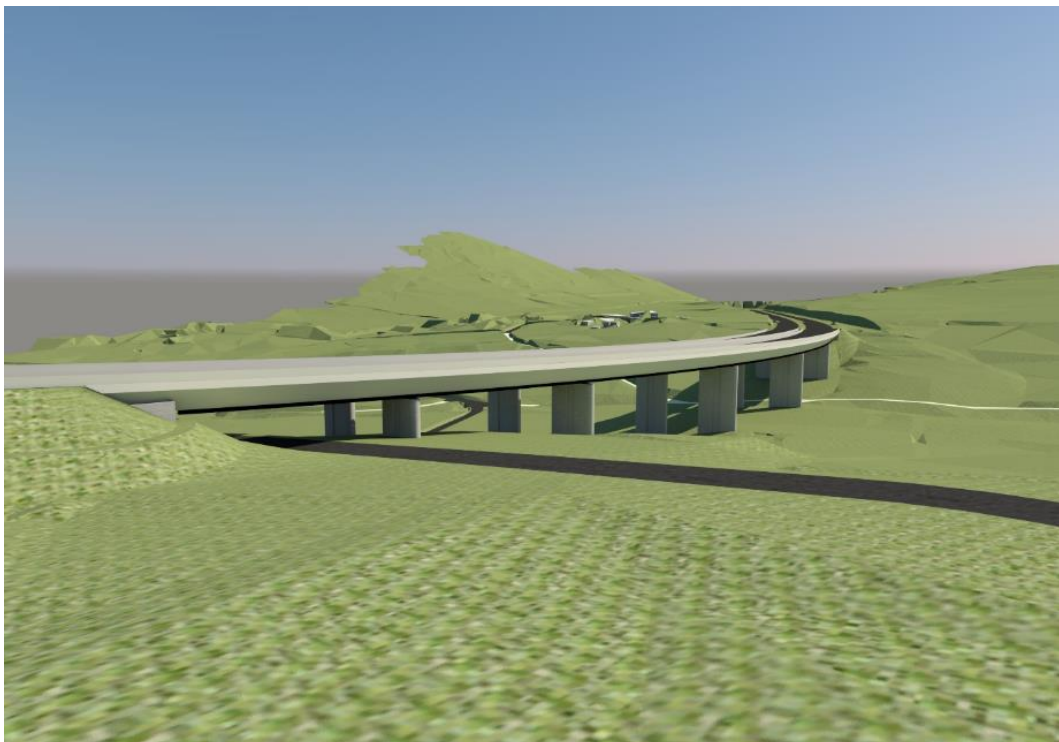
E' stata infatti analizzata anche la fattibilità di una soluzione a tre campate, ma tale ipotesi, pur fattibile dal punto di vista tecnico, è risultata non percorribile perché comporterebbe un aumento dei costi non compatibile con l'attuale equilibrio finanziario dell'intervento.



**Fig. 13 Rendering del Viadotto vallone delle Coste nella configurazione di progetto (con 5 piloni) Vista Frontale**

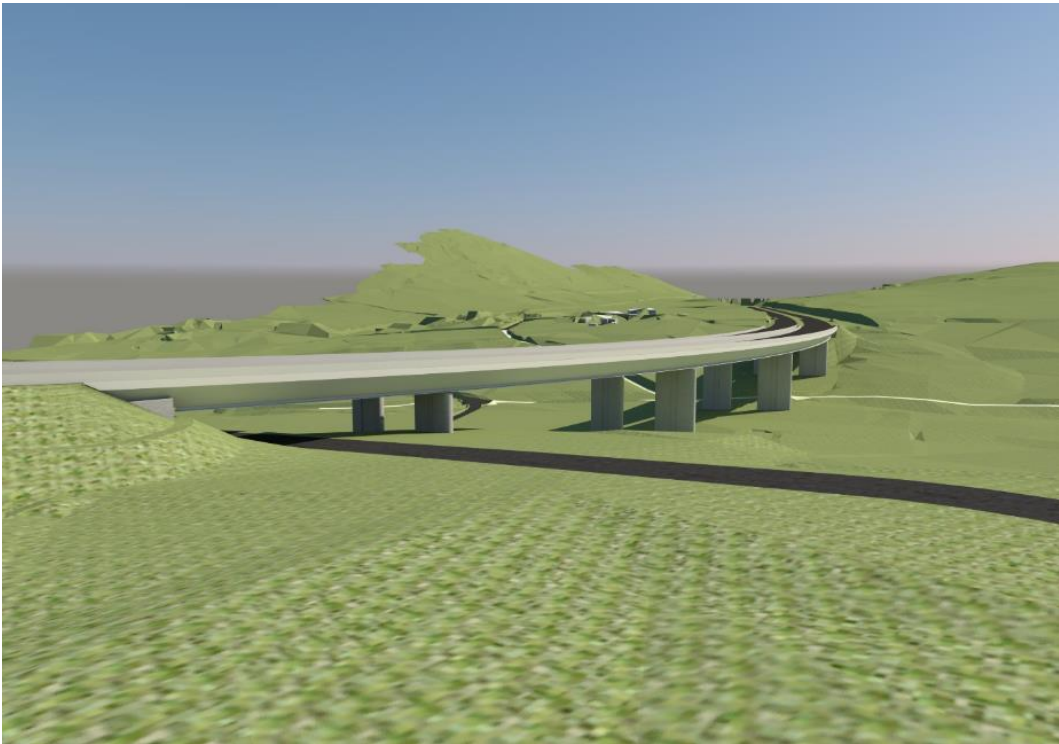


**Fig. 14** Rendering del Viadotto vallone delle Coste nella configurazione in variante (4 piloni) – Vista Frontale



**Fig. 15** Rendering del Viadotto vallone delle Coste nella configurazione di progetto (con 5 piloni) Vista da Sud Ovest

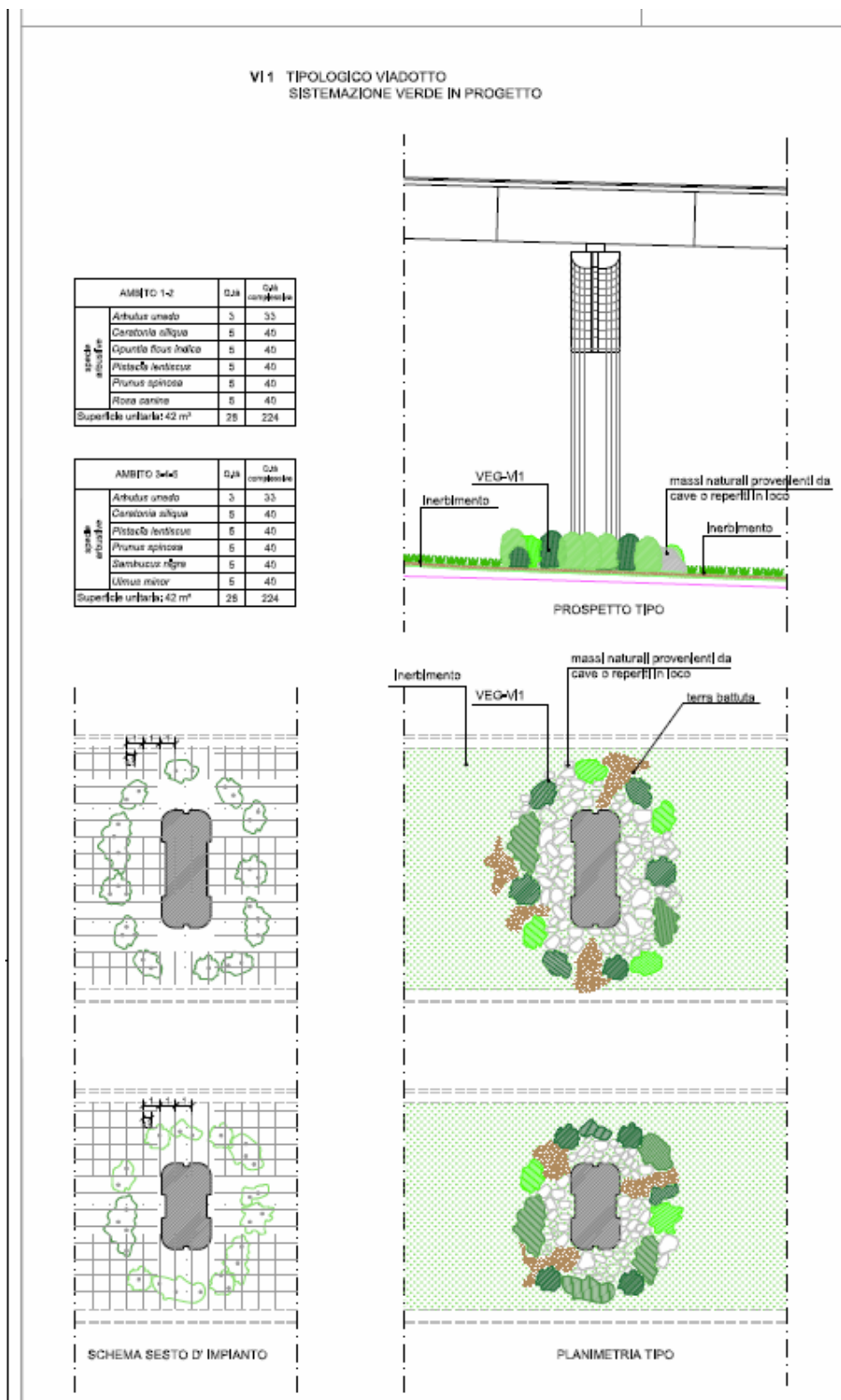




**Fig. 16 Rendering del Viadotto vallone delle Coste nella configurazione in variante (con 4 piloni) Vista da Sud Ovest**

I rendering sopra riportati mostrano come la soluzione in variante consenta di ottenere un elevato beneficio in termini di riduzione dell'impatto percettivo dell'opera anche dai punti di visuale più sfavorevoli, in cui le pile sono viste frontalmente (Fig. 15 e 16).

Si evidenzia altresì che nella proposta è previsto un intervento di *sistemazione delle nuove aree derivate dal progetto* attraverso una naturalizzazione delle zone più prossime alla base delle pile del viadotto, ove saranno realizzati cespuglieti con specie pabulari ad evoluzione libera associate a massi naturali e ramaglie, rifugio idoneo per la fauna selvatica. Tale soluzione è illustrata nell'Elaborato D01-T00-AM074-1-EZ-003-0A (fig. 17).



**Fig. 17 Interventi di naturalizzazione alla base dei piloni del Viadotto**

Nel tratto di circa 300 m a Sud della Prima Spalla del Viadotto, esterno alle aree di Tutela di livello 2 e 3, la realizzazione dell'infrastruttura avrebbe determinato la creazione di un'area

interclusa ci circa un ettaro racchiusa tra i due rilevati della SS514 esistente e della nuova infrastruttura in progetto. Si è pertanto previsto di attuare un completo rimodellamento della zona al fine di ricostruire un profilo del terreno il più possibile "naturale", andando a raccordare gradualmente le quote dei due rilevati sopra citati. L'area così individuata verrà destinata alla riqualificazione forestale trasformando un potenziale elemento di degrado del territorio in un'occasione di valorizzazione naturalistica delle aree di pertinenza del progetto, in linea con il quadro prescrittivo della Del. CIPE 03/10 (Vedi Fig 18, 19).

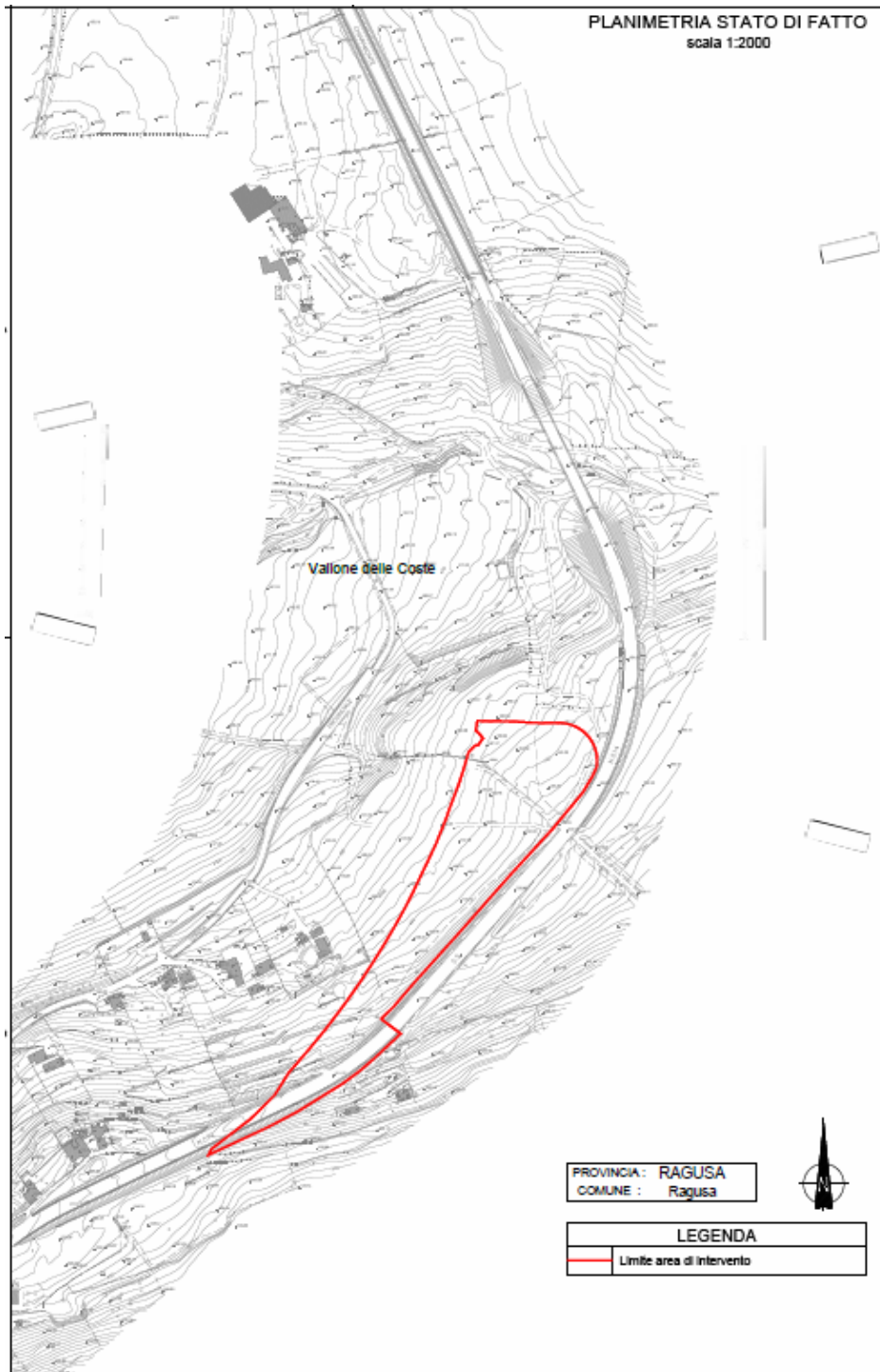


Fig. 18 stralcio planimetrico dell'area di intervento di rimodellamento e rinaturalizzazione

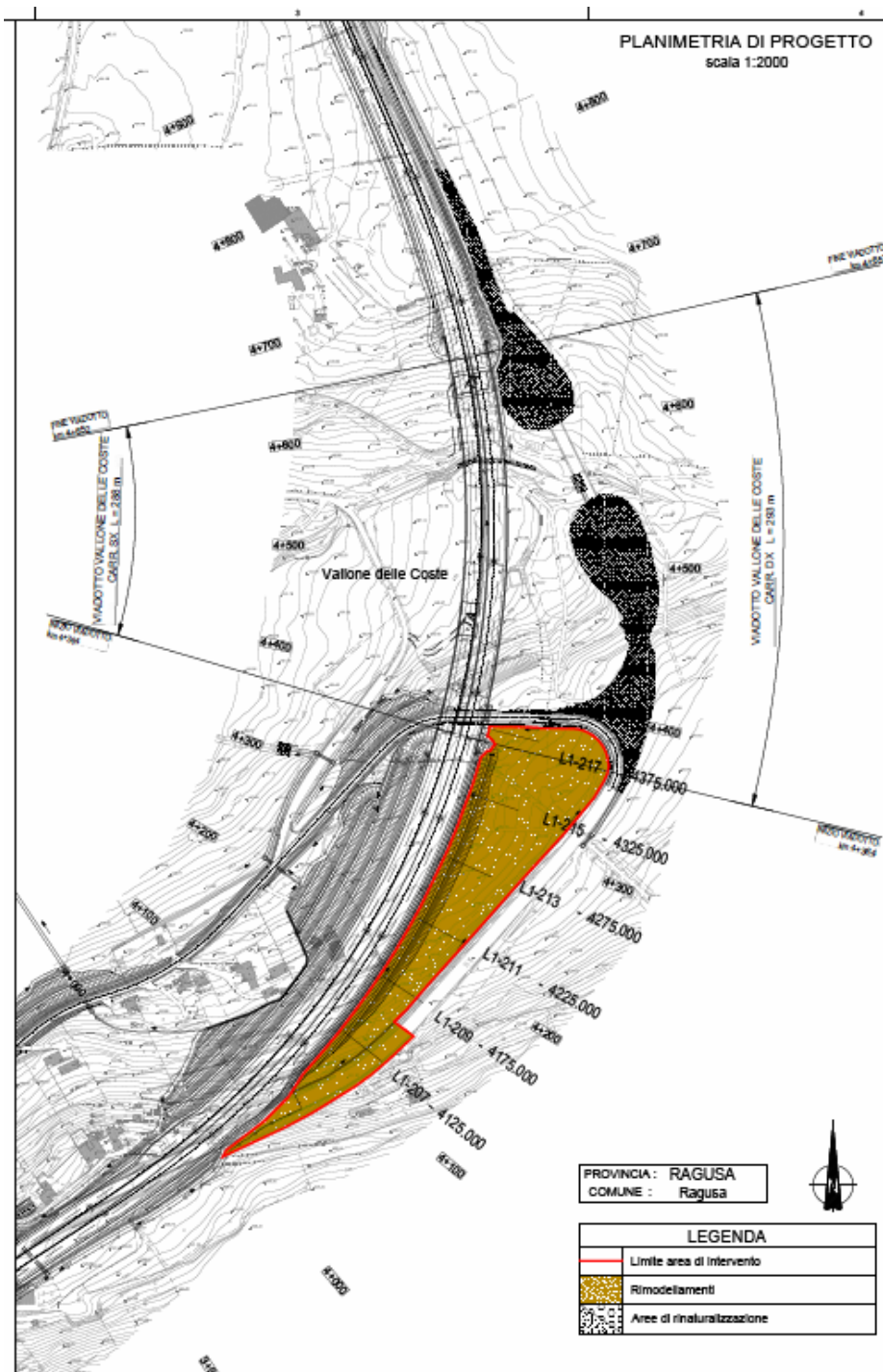


Fig. 19 stralcio planimetrico dell'intervento di rimodellamento e rinaturalizzazione

Oltre a quanto sopra, come rappresentato nella planimetria D01.T1L1-AM072-1-P6-002-A *Lotto 1 – Ambiente – Interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale – Planimetrie degli interventi di inserimento paesaggistico – ambientale* Tavola 2 di 4 (vedi Fig. 20 stralcio dell'elaborato e Fig 21-22) e descritto figurativamente nell'elaborato D01-T100-AM076-1-RZ-



001-A PARTE GENERALE AMBIENTE – *Interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale- Efficacia degli interventi*, lungo il percorso interessato dall'area sulla quale insisterà il rilevato di approccio al viadotto ed il Viadotto stesso sono previste connessioni con la viabilità secondaria esistente. In corrispondenza del rilevato della SS 514 sarà realizzata una pista di discesa sportiva per Mountain Bike. Inoltre l'area del cantiere sottostante il viadotto sarà ripristinata con la ricostruzione del paesaggio naturale e la connessione con il percorso della greenway.

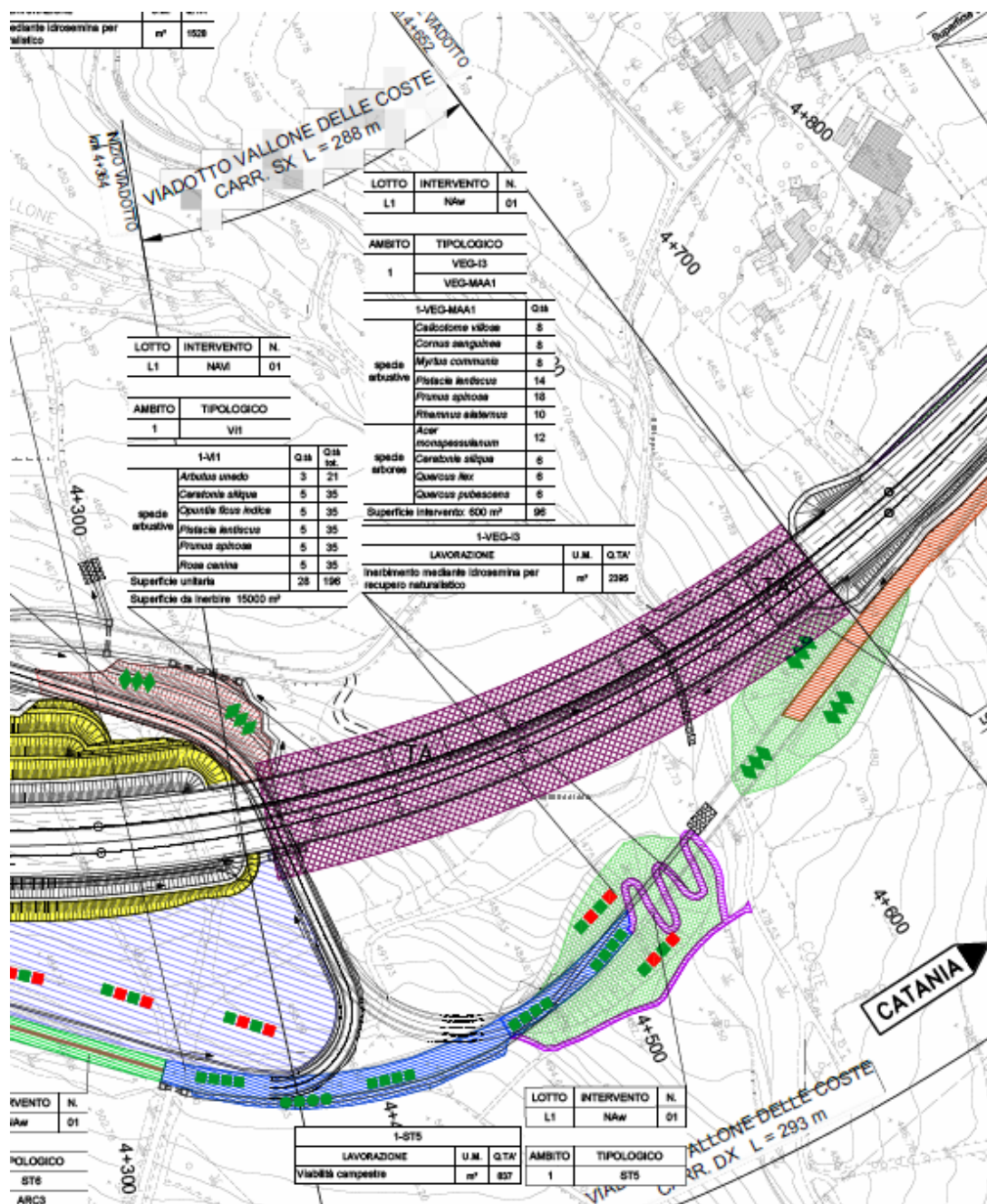


Fig. 20 Stralcio dell'elaborato planimetrico contenente gli interventi di carattere paesaggistico e ambientale



Fig. 21 Fotoinserimento della greeway – Stralcio dell’elaborato efficacia degli interventi paesaggistico ambientali





Fig. 22 Dettagli della greenway e particolari di rinaturalizzazione dei piloni

In conclusione si può affermare che l'area del Vallone delle Coste è stata oggetto di una riqualificazione significativa in termini di recupero di elementi della naturalità attraverso:

- la proposizione di interventi di formazione di habitat idonei al rifugio della fauna selvatica, in corrispondenza delle pile del viadotto, in cui verranno realizzate molteplici formazioni arbustate arricchite con massi e ramaglie;
- la costituzione di una nuova formazione forestale in corrispondenza dell'area di rimodellamento NAR – 01A di 8500 mq posta alla pk 4+100 lato dx, con una formazione a macchie arboreo - arbustive intervallate da chiarie con la piantumazione di 960 specie tra lecci, carrubi aceri, olivelli.

Oltre alla valorizzazione naturalistica, il vallone delle Coste è stata oggetto di una riqualificazione per la "mobilità dolce" attraverso la proposizione di una greenway per la fruizione naturalistica e paesaggistica del territorio. Nel caso in questione il primo tratto della



greenway svolgerà anche un ruolo di collegamento con alcune abitazioni, presupponendo l'uso sia da parte dei pedoni e/o ciclisti sia da parte di veicoli motorizzati; pertanto sarà prevista la separazione dei percorsi mediante l'uso di gabbioni metallici a scatola riempiti con pietrame reperito in loco (tipologico ST6). Diversamente saranno utilizzate soluzioni con percorsi inghiaiatati per i tratti di mezza costa o con larghezza ridotta per le aree in piano (ST4). Inoltre è stata prevista la realizzazione di una staccionata tipo croce S. Andrea, oltre alla realizzazione di sistemi di smaltimento delle acque meteoriche (cunette inerbite) e al posizionamento di attrezzature per la fruizione naturalistica (cartellonistica informativa) (vedi fig 23).

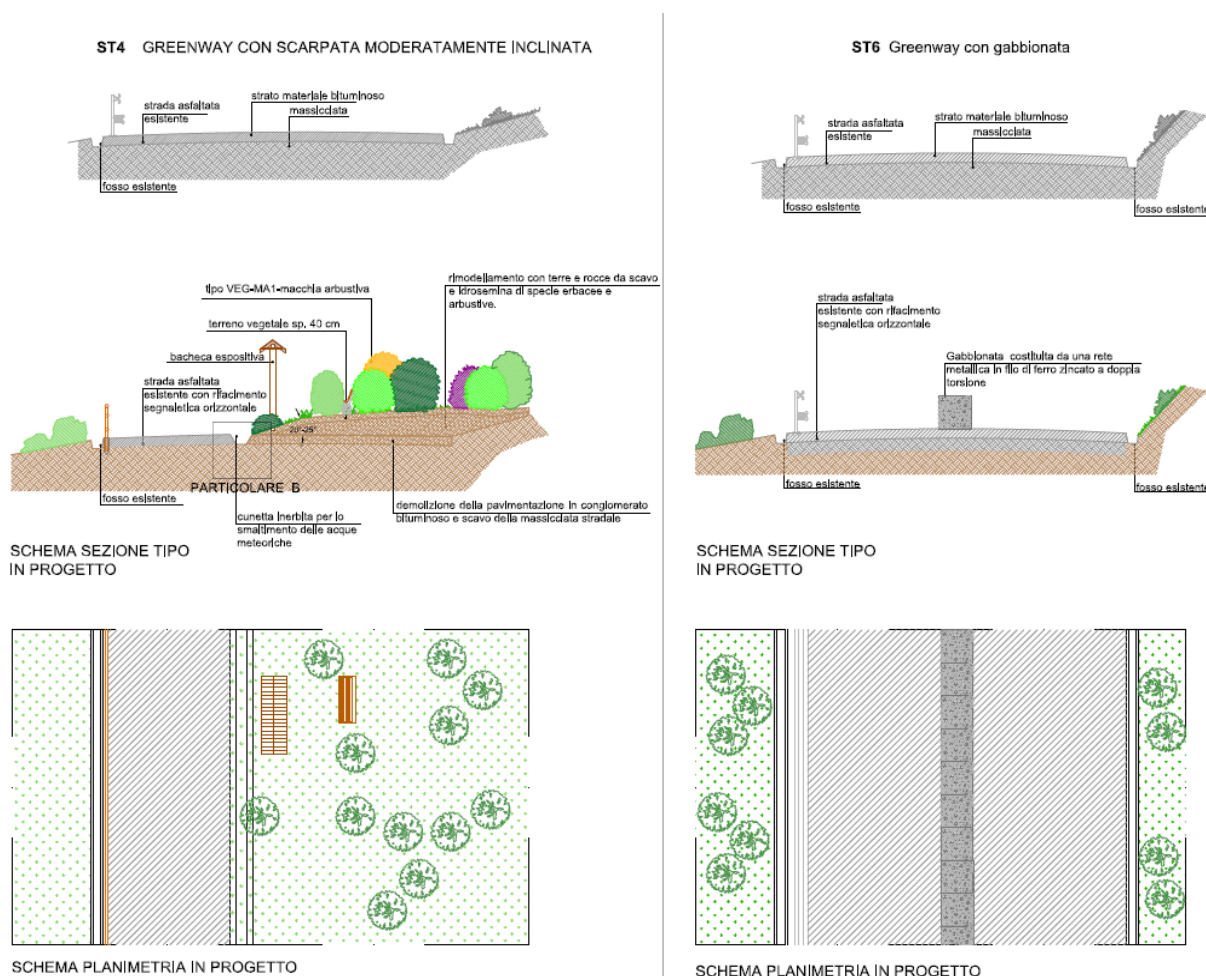


Fig. 23 Dettagli della greenway sezioni

Segue la scheda con il dettaglio degli interventi.

LOCALIZZAZIONE	CODICE TIPOLOGICO	INTERVENTI	FASI DI LAVORAZIONE
L1-Nav-01 Progressiva [km] 4+004 – 4+551	1-ST3	Interventi preparatori del fondo stradale	Demolizione e taglio di parte della pavimentazione in conglomerato bituminoso e di tutta o parte della massicciata, così da preservare un percorso di larghezza pari a 3-4 m
		Interventi di drenaggio	Realizzazione di una cunetta inerbita per lo smaltimento delle acque meteoriche
L1-Nav-01 Progressiva [km] 4+150 – 4+312	1-VEG-13  1-VEG-S3 1-VEG-MA1	Interventi per la fruizione naturalistica	Posizionamento complessivo di n°7 panchine a struttura portante in profilato d'acciaio. La seduta e lo schienale sono costituiti complessivamente da 5 tavole in legno di pino sezione rettangolare.
		Interventi di connessione	Posizionamento della cartellonistica in metallo o in legno (n°1 pezzi)
		Interventi agronomici migliorativi	Staccionata rustica in legno tipo «croce di S. Andrea» per garantire la sicurezza. Sarà realizzata in pali di pino torniti di diametro 10cm e sarà costituita da corrimano e diagonali a sezione mezzatonda con interasse di 2 m, montanti verticali di sezione circolare e altezza fuori terra di 1m. Verranno realizzati dei pilini di fondazione 30X30X30 cm.
			Riparto di 40 cm ed eventuali lavorazioni di sistemazione di terreno vegetale sulla parte di percorso scarificato e rimodellato
			Le scaricate saranno caratterizzate da un inerbimento con specie erbacee mediante la tecnica dell'idrosemina:
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• acqua;</li> <li>• spargimento di una miscela di semi (35-40 g/m<sup>2</sup>);</li> <li>• collante in quantità idonea al fissaggio dei semi e alla creazione di una pellicola antierosiva sulla superficie del terreno;</li> <li>• fertilizzanti a lenta cessione (150 g/m<sup>2</sup>);</li> <li>• prodotti fitoormonici;</li> <li>• sostanze organiche o ammendanti miglioratrici del terreno.</li> </ul>
			Formazione di una siepe arboreo-arbustiva ad impianto naturaliforme con funzione prevalente di mascheramento.
			Fornitura e messa a dimora di specie arbustive per la formazione di macchie con funzione prevalente di mascheramento.
			Questo tratto di greenway svolge anche un ruolo di collegamento con abitazioni e pedano. È previsto l'uso sia da parte dei pedoni e/o ciclisti sia da parte di veicoli motorizzati. Non sono previste pertanto operazioni di demolizione della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
			È prevista la separazione dei percorsi mediante l'uso di gabbioni metallici a scatola con maglia esagonale riempiti con pietrame di idonee dimensioni reperito in loco.
L1-Nav-01 Progressiva [km] 4+500 – 4+548	1-ST5	Interventi di connessione tra greenway e viabilità esistente	Nel caso di tratti di strada di raccordo da realizzare ex novo, scollo del terreno vegetale, creazione di un sottobanco idoneo per la realizzazione di una strada bianca campestre con ghiaia a granulometria media. La strada avrà una pendenza media di 2° verso monte per garantire il corretto smaltimento delle acque
		Interventi di drenaggio	Staccionata rustica in legno tipo «croce di S. Andrea» per garantire la sicurezza. Sarà realizzata in pali di pino torniti di diametro 10cm e sarà costituita da corrimano e diagonali a sezione mezzatonda con interasse di 2 m, montanti verticali di sezione circolare e altezza fuori terra di 1m. Verranno realizzati dei pilini di fondazione 30X30X30 cm.
L1-Nav-01 Progressiva [km] 4+450 – 4+551	1-VEG-13	Interventi agronomici migliorativi nelle aree limitrofe alla viabilità campestre in progetto	Realizzazione di cunette inerbite per lo smaltimento delle acque meteoriche
			Riparto di 40 cm ed eventuali lavorazioni di sistemazione di terreno vegetale sulla parte di rilevato ubicato nella porzione terminale del percorso
L1-Nav-01 Progressiva [km] 4+500 – 4+548	1-VEG-MAA1	Interventi agronomici migliorativi nelle aree limitrofe alla viabilità campestre in progetto	Le scaricate saranno caratterizzate da un inerbimento con specie erbacee mediante la tecnica dell'idrosemina:
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• acqua;</li> <li>• spargimento di una miscela di semi (35-40 g/m<sup>2</sup>);</li> <li>• collante in quantità idonea al fissaggio dei semi e alla creazione di una pellicola antierosiva sulla superficie del terreno;</li> <li>• fertilizzanti a lenta cessione (150 g/m<sup>2</sup>);</li> <li>• prodotti fitoormonici;</li> <li>• sostanze organiche o ammendanti miglioratrici del terreno.</li> </ul>
			Fornitura e messa a dimora di specie arbustive e arboree per la formazione di macchia arbustivo-arborea avente funzione prevalente di mascheramento.

QUANTITATIVI DI MATERIALE	
Materiale rimodellamento [m <sup>3</sup> ]	1211,60
Terreno vegetale [m <sup>3</sup> ]	1821,20

CARATTERISTICHE DEL PERCORSO	
Progressive di riferimento [km]	4+004 – 4+551
Accessi in progetto [n°]	1

CARATTERISTICHE DEL PERCORSO		QUANTITATIVI DI MATERIALE	
Progressive di riferimento [km]	6+205 – 6+601	Materiale rimodellamento [m <sup>3</sup> ]	905
Accessi in progetto [n°]	2	Terreno vegetale [m <sup>2</sup> ]	10011

LOCALIZZAZIONE	CODICE TIPOLOGICO	INTERVENTI	FASI DI LAVORAZIONE
L3-Naw-01 Progressiva [km] 6+388 – 6+530	3-ST4	Interventi preparatori del fondo stradale	Demolizione e taglio di parte della pavimentazione in conglomerato bituminoso e di tutta o parte della massicciata, così da preservare un percorso di larghezza pari a 3-4 m.
		Interventi di drenaggio	Riparto di terre e rocce da scavo per rimodellamento della parte di strada demolita e successiva compattazione con rullo pesante o vibrante
	3-VEG-I2	Interventi per la fruizione naturalistica	Realizzazione di una cunetta inerbita per lo smaltimento delle acque meteoriche
		Interventi di connessione	Posizionamento complessivamente di n°2 panchine a struttura portante in profilato d'acciaio. La seduta e lo schienale sono costituiti complessivamente da 5 tavole in legno di pino sezione rettangolare.
		Interventi agronomici migliorativi	Posizionamento della cartellonistica in metallo o in legno (n°1 pezzi) Stazionata rustica in legno tipo "croce di S. Andrea" per garantire la sicurezza. Sarà realizzata in pali di pino tomiji di diametro 10cm e sarà costituita da corrimano e diagonali a sezione mezzonda con interasse di 2 m, montanti verticali di sezione circolare e altezza fuori terra di 1m. Verranno realizzati dei pilini di fondazione 30X30X30 cm. Riparto di 40 cm ed eventuali lavorazioni di sistemazione di terreno vegetale sulla parte di percorso scalficato e rimodellato
	3-VEG-GR41	Interventi agronomici migliorativi	La porzione di greenway naturalizzata e le aree di scarpata a destra del percorso saranno caratterizzate da un inerbimento con specie erbacee ed arbustive mediante la tecnica dell'idrosmina. <ul style="list-style-type: none"> <li>• impiego di una miscela di semi erbacei: 35-40 g/m<sup>2</sup> - arbustive: 5-10 g/m<sup>2</sup>;</li> <li>• collante in quantità idonea al fissaggio dei semi e alla creazione di una pellicola antierosiva sulla superficie del terreno;</li> <li>• fertilizzanti a lenta cessione (150 g/m<sup>2</sup>);</li> <li>• prodotti fitonomici;</li> <li>• sostanze organiche o ammendanti miglioratrici del terreno.</li> </ul> Formazione di gruppi arbustivi sia nella porzione di greenway naturalizzata che nelle aree di scarpata a destra del percorso

## B.5 PUNTO 5)

Gli interventi di espianto e trapianto sono illustrati nell'ambito della relazione D01-T100-AM033-1-RZ-001-0A – Parte Generale – Ambiente - Studi ambientali e paesaggistici - Album monografico della vegetazione arborea interferita e individuazione degli esemplari da reimpiantare, alla quale si rimanda.

In particolare l'individuazione degli esemplari arborei di pregio lungo il tracciato è stata effettuata attraverso il censimento delle essenze in grado di soddisfare almeno uno dei seguenti requisiti:

- alberi appartenenti al "Censimento Nazionale degli alberi di notevole interesse" del Corpo Forestale dello Stato, anno 1982 e successive integrazioni;
- alberi appartenenti all'Albo delle Piante Monumentali della Sicilia;
- alberi adulti o vetusti non iscritti in nessuna lista specifica di tutela che concorrono alla definizione degli ambiti paesaggistico di appartenenza.

Le specie arboree che saranno trapiantate appartengono principalmente a sistemi agricoli di pregio come gli uliveti, carrubeti e mandorleti a gruppi o isolati, e a sistemi forestali a diverso grado di evoluzione (vedi Fig 24).

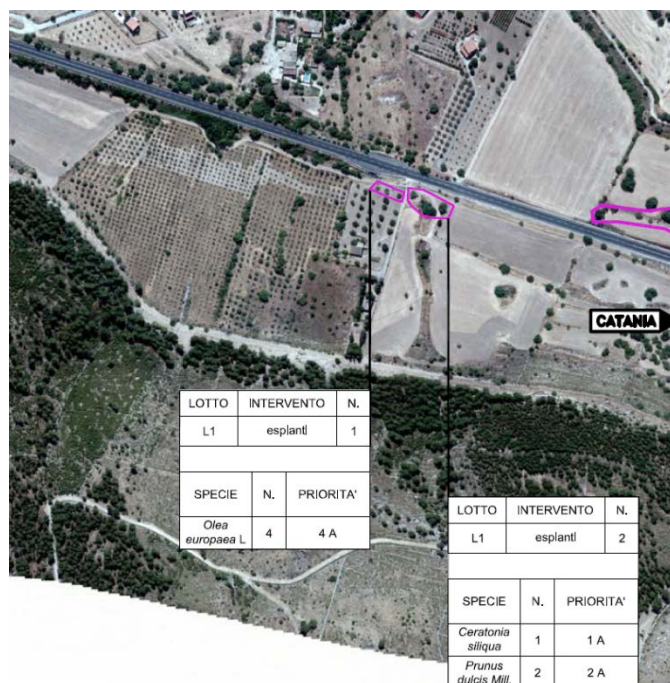


Fig.24 Esempio di un tratto del lotto 1 intervento n. 1 L1-8+360 e intervento n. 2 L1-8+400 in cui sono individuate le attività di espianto.

Tali specie, saranno soggette ad espianto e a successiva messa a dimora sia a completamento di interventi di mitigazione sia come elementi compensativi lungo l'infrastruttura e in aree demaniali appositamente individuate.

Nell'area di pertinenza del Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa verranno preservati con la tecnica dell'espianto e del reimpianto 1373 alberi tra ulivi (1229), carrubi (58), mandorli (86).

### **B.6 PUNTO 6)**

Per tutti gli interventi di mitigazione è previsto un soprapprezzo a garanzia di attecchimento al fine di garantirne l'efficacia dopo il termine dei lavori e durante la gestione dell'infrastruttura.

### **B.7 PUNTO 7)**

Nell'ambito ricadente nella Provincia di Ragusa è presente una sola barriera antirumore, la Barriera N. 1, dell'estensione di circa 36 metri, sita in corrispondenza dello svincolo 1. Si deve osservare che la tipologia di materiali adottata nel progetto (pannelli fonoassorbenti o fonoriflettenti) è stata scelta in funzione delle esigenze specifiche di assorbimento acustico emerse a seguito dello studio acustico condotto. In tal senso si evidenzia che la sostituzione dei pannelli fonoassorbenti con pannelli aventi caratteristiche fonoriflettenti (come quelli in PMMA) non risulta tecnicamente percorribile in quanto potrebbe determinare il mancato conseguimento dei valori di assorbimento acustico richiesti dalla normativa. Nel caso specifico la situazione risulta ancor più problematica in quanto la barriera n.1 in esame è integrata con la barriera di sicurezza.

Ciò premesso, si manifesta comunque la disponibilità ad adottare, pur nei limiti prestazionali sopra indicati, tipologie di pannelli con cromatismi il più possibile coerenti e mimetici rispetto al contesto paesaggistico attraversato.

### **B.8 PUNTO 8)**

Vedi Punti 1) e 8)

### **B.9 PUNTO 9)**

Il Piano operativo delle indagini integrative è stato già consegnato dal Dott. Terranova alla competente Soprintendenza in data 16/06/2017.

## **B.10 PUNTO 10)**

Al fine di garantire la sorveglianza archeologica lungo il tragitto dell'autostrada ricadente nel territorio di competenza della Provincia di Ragusa e delle restanti provincie nelle aree interessate a vario livello da rischio archeologico, saranno previsti nel quadro economico del progetto gli oneri necessari al riconoscimento delle relative prestazioni.

Per quanto alle preventive operazioni da svolgere sul cantiere prima di ogni attività di sbancamento o di riempimento nelle aree più prossime a quelle interessate da emergenze archeologiche si procederà secondo le richieste della Soprintendenza ed a tal fine sarà adeguato l'importo dei lavori.

## **B.11 PUNTO 11)**

È stato eseguito l'approfondimento dei beni vincolati mediante la restituzione delle sezioni stradali di progetto più prossime a tali beni.

Dall'analisi di questi punti è emerso che gli edifici indicati nelle "Schede dei beni isolati", elaborato allegato al "Piano Paesaggistico degli Ambiti 15, 16 e 17 della Provincia di Ragusa", non presenteranno condizioni di intervisibilità con l'infrastruttura in progetto per le seguenti motivazioni:

- in molti casi i beni isolati sono posti a quote inferiori rispetto all'infrastruttura stessa;
- molti tratti dell'opera sono stati mantenuti in trincea, al pari della SS514 esistente;
- tra il bene isolato e la nuova viabilità sarà sempre interposto uno schermo di vegetazione arborea ed arbustiva, sia esso già presente al momento attuale o di nuova piantumazione prevista in progetto.

In alcuni tratti l'intervisibilità sarà limitata alla parte superiore delle scarpate di trincea; essa verrà mitigata attraverso la realizzazione di interventi di sistemazione delle nuove aree derivate dal progetto, consistenti ad esempio nell'inerbimento delle nicchie della biodiversità. A titolo esemplificativo si riporta la sezione pk. 1+275 collocata in corrispondenza di "Case Tummino" (distanti circa 150 m dalla nuova viabilità – Fig. 25), ove, per mitigare l'intervisibilità del bene isolato con l'infrastruttura in corrispondenza della parte sommitale della scarpata della trincea, verranno realizzati interventi di sistemazione delle nuove aree derivate dal progetto (NATr-VEG-I4, inerbimento delle nicchie della biodiversità) e un intervento di compensazione del sistema agricolo in corrispondenza della viabilità secondaria (COAg-ARC1, muretto a secco).



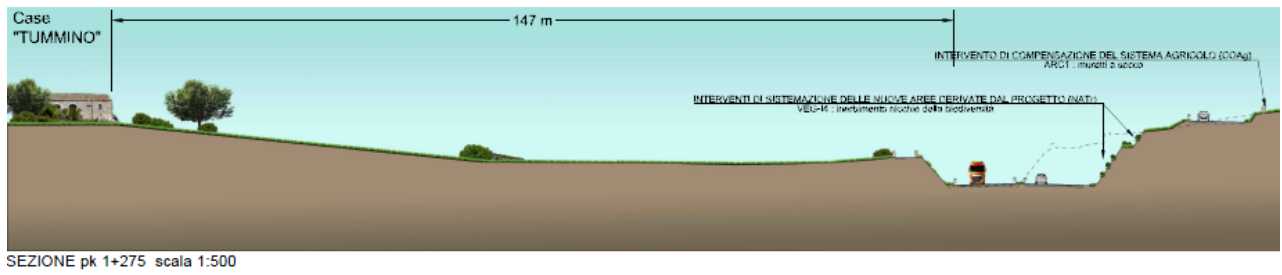


Fig.25: sezione pk. 1+275 Lotto 1, in corrispondenza di "Case Tummino".

**ALLEGATO 1: NOTA DEPOSITATA DALLA SOPRINTENDENZA DI  
RAGUSA IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI IL 5 GIUGNO  
2017**



+ Piano Progettistico  
Ragusana / Sig. Calogero Rizzuto



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

## CONFERENZA DI SERVIZI (1a seduta - Roma, 05 giugno 2017)

OGGETTO: Autostrada Ragusa – Catania. Infrastruttura strategica Legge 443/2001.  
Ammodernamento a quattro corsie della S.S.514 «di Chiaramonte» e della S.S.194 «Ragusana» dallo  
svincolo con la S.S.115 allo svincolo con la S.S.114. Approvazione progetto definitivo.  
Procedura di approvazione regolata dall'art. 161 del D.Lgs. 163/2006.

Amministrazione di appartenenza: REGIONE SICILIANA

Sig.: Calogero Rizzuto

### MODULO per PARERE:

(riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata):

- FAVOREVOLE (.....)
- SFAVOREVOLE (Sfavorevole)

(riservato ai Comuni)

per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame nei confronti degli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta:

(riscrivere l'espressione scelta a fianco di quella prestampata)

- CONFORME / DIFFORME (.....)

eventuale atto formale (delibera/decreto/altro): ..... n° ..... del .....

Testo del parere espresso in conferenza da allegare al verbale:

Infrastruttura non conforme al Piano Progettistico di Ragusa

FIRMA

Con riferimento alla Conferenza di Servizi odierna relativa alla autostrada Ragusa-Catania, convocata ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D. Lgs n.163/2006 si rende necessaria una breve premessa tesa a chiarire la posizione di questa Soprintendenza.

Com'è noto la progettazione di opere pubbliche si snoda attraverso tre diversi livelli: preliminare, definitivo ed esecutivo.

Non v'è dubbio che nella fase preliminare il progetto è suscettibile di variazioni e non costituisce ancora titolo per la dichiarazione di pubblico interesse che, viceversa, discende in modo quasi automatico dal progetto definitivo la cui approvazione equivale a dichiarazione di pubblica utilità art.165 D. Lgs n.163/2006 comma 7bis, indifferibilità ed urgenza dei lavori poiché in esso vengono individuati "*compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare e contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni ed approvazioni*".

Dal confronto tra i due tipi di progetti emerge che quello preliminare non delinea un quadro dettagliato e compiuto dell'opera da realizzare, ma è suscettibile di variazioni, modifiche e specificazioni nel passaggio dalla progettazione preliminare a quella definitiva per cui è del tutto fisiologica l'introduzione di modificazioni in ordine ai lavori da realizzare. (cfr. tra le tante T.A.R. Campania Napoli, sez. IV, 21 agosto 2008, n. 9955; T.A.R. Lombardia Brescia, sez. II, 26 maggio 2009, n. 1064).

Del resto lo stesso dettato normativo del D. Lgs.163/2006, all'art 167 comma 3 recita "*Il progetto preliminare delle infrastrutture è istruito e approvato a norma dell'articolo 165 ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera e, ove previsto, della valutazione di impatto ambientale; ogni altra autorizzazione, approvazione e parere, comunque denominato, è rilasciato sul progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'articolo 166*"

L'art. 166, a sua volta, prevede al comma 3 che "*nel termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare*".

La superiore premessa si rende necessaria per introdurre nella discussione afferente il progetto dell'opera infrastrutturale di cui si tratta, la fondamentale circostanza che dall'approvazione da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione

Economica, avvenuta nel gennaio del 2010, ad oggi sono trascorsi oltre sette anni, nel corso dei quali sono intervenute importanti/sostanziali novità in ordine ai criteri di tutela di alcune zone interessate dal tracciato autostradale.

Infatti, con D.A. n.1767 del 10 agosto 2010 è intervenuta dapprima l'adozione del Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa ambiti territoriali 15-16 e 17 che successivamente ha trovato definitiva attuazione con la approvazione operata con D.A. n.1346 del 5 aprile 2016 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana numero 20 parte prima del 13 maggio 2016.

Alla luce di quanto sopra, pur convenendo che nella redazione del progetto definitivo oggetto dell'odierna Conferenza di Servizi il Concessionario doveva ottemperare alle prescrizioni rese da questa Soprintendenza con la nota prot. n.1272 del 04 maggio 2009, in sede di approvazione del progetto preliminare, ai sensi dell'art. 165 D. Lgs n.163/2006, si pone un complesso problema di coordinamento con le nuove prescrizioni di tutela introdotte in via definitiva dal Piano Paesaggistico e dalle quali la Soprintendenza non può legittimamente discostarsi dall'art.143 comma 9 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 22/01/2004 n.42 e s.m.i.) "A far data dall'adozione del piano paesaggistico non sono consentiti, sugli immobili e nelle aree di cui all'articolo 134, interventi in contrasto con le prescrizioni di tutela previste nel piano stesso. A far data dalla approvazione del piano le relative previsioni e prescrizioni sono immediatamente cogenti e prevalenti sulle previsioni dei piani territoriali ed urbanistici".

In effetti, il Concessionario avrebbe dovuto tenere conto, nella redazione del progetto definitivo, delle indicazioni di tutela della pianificazione vigente al momento dell'emissione del progetto definitivo, in particolare per quel che riguarda gli strumenti di programmazione in via d'emanazione al momento dell'approvazione da parte del CIPE che a tal proposito esplicita espressamente tali indicazioni con le prescrizioni allegare alla sua deliberazione del 22 gennaio 2010 ove al punto n. 2 testualmente riporta la seguente prescrizione: *"Dovranno essere esplicitate le relazioni e i rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente al momento dell'emissione del progetto definitivo, in particolare per quel che riguarda gli strumenti di programmazione attualmente in via d'emanazione"*.

D'altra parte la grandissima attenzione che l'organo di Programmazione riserva ed ha riservato ai temi ambientali e paesaggistici la si può riscontrare nei numerosi richiami presenti in gran parte delle prescrizioni allegare alla citata deliberazione del 22 gennaio 2010 ove si dispongono tutta una serie di accorgimenti e misure, come ad esempio l'estirpazione ed il reimpianto delle essenze arboree autoctone, tese alla salvaguardia di

volta in volta delle aree boscate, dell'avifauna ecc. delle quali il Concessionario deve tenere conto nella redazione del progetto definitivo.

Considerato che il paesaggio costituisce, in quanto ne "contiene" tutte le altre, la principale risorsa culturale da tutelare, salvaguardare e valorizzare attraverso una politica corretta di interventi che riconoscano l'esigenza di modulare le trasformazioni secondo i principi dello sviluppo sostenibile;

Considerato che l'interesse pubblico alla conservazione di ciò che la cultura e la legge definiscono "bene", in quanto risorsa non rinnovabile, da non compromettere, quindi distruggere con usi pregiudizievoli, confrontato con altri interessi, che alla trasformabilità di un sito concorrono, impone per legge la prevalenza culturale del primo, in ossequio al principio dell'art.9 della Costituzione, stabilito come inequivocabile filtro di valutazione dell'ammissibilità o meno delle trasformazioni;

Visto che nell'area oggetto dell'intervento i processi di antropizzazione non hanno ancora del tutto alterato le caratteristiche paesaggistiche del territorio e che sotto tale profilo occorre esercitare la tutela, anche con il recupero di situazioni parzialmente esposte;

In tale contesto e per quanto detto sopra la Soprintendenza di Ragusa, esaminati gli elaborati relativi al progetto definitivo presentato in data 06-04-2017 prot. n. 00100/u e assunto al nostro protocollo il 10 aprile 2017 n. 1743 per l'avvio della procedura di verifica dell'ottemperanza degli artt. 166 e 185 del D.lgs. n. 163/2006, **ritiene imprescindibile che si proceda alla rimodulazione del progetto definitivo che tenga conto del Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa** e che lo stesso attui le migliori strategie per rispettare i vincoli oggi esistenti senza tuttavia stravolgere, dove possibile, le caratteristiche prestazionali e le specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare.

Più in dettaglio si rappresenta che il Piano Paesaggistico approvato nel 2016, lungo il tracciato autostradale proposto, incontra aree sottoposte a diversi livelli di tutela paesaggistica e sottoposte a prescrizioni più o meno restrittive così come meglio specificato nella tabella che segue:





percorso esistente					
tratti	livelli	distanza parziale	distanza progressiva	consentito	non è consentito
		0,621	0,621	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
7d	2	3,900	4,521	riqualificare la viabilità esistente nei processi di modernizzazione infrastrutturale	effettuare movimenti di terra e le trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti anche ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico.
8d	2	0,370	4,891		effettuare movimenti di terra e le trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti anche ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico.
8e	2	1,300	6,191	riqualificare la viabilità esistente nei processi di modernizzazione infrastrutturale	effettuare movimenti di terra e le trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti anche ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico.
	3	0,127	6,318		- realizzare infrastrutture e reti; - effettuare movimenti di terra che trasformino i caratteri morfologici e paesistici;
8d	2	1,609	7,927		effettuare movimenti di terra e le trasformazioni dei caratteri morfologici e paesistici dei versanti anche ai fini del mantenimento dell'equilibrio idrogeologico.
		3,065	10,992	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
4b	1	0,315	11,307	Non vi sono prescrizioni ostative.	
		0,445	11,752	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
4b	1	0,391	12,143	Non vi sono prescrizioni ostative.	
		0,740	12,883	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
4b	1	0,333	13,216	Non vi sono prescrizioni ostative.	
		3,050	16,266	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
4b	1	0,375	16,641	Non vi sono prescrizioni ostative.	
		0,169	16,81	in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	
4b	1	0,140	16,95	Non vi sono prescrizioni ostative.	
4h	3	0,035	16,985		- realizzare infrastrutture e reti; - effettuare movimenti di terra che trasformino i caratteri morfologici e paesistici;
4b	1	0,190	17,175	Non vi sono prescrizioni ostative.	
fino al confine				in ottemperanza art. 152 D.lgs 42/04	

60 60 60  
+ + + + +  
+ + + + +

dalla superiore tabella si evince che per quanto concerne gli aspetti afferenti la tutela paesaggistica il Concessionario, nella richiesta di rimodulazione del progetto definitivo, dovrà tenere conto di quanto segue, peraltro in gran parte già previsto in fase preliminare:

- o Nelle zone con livello di tutela 3 non sono consentite infrastrutture e reti;
- o Nelle aree di cantiere non si dovranno realizzare opere in c.l.s. o materiale bituminoso ma si potrà utilizzare solo materiale drenante inoltre nelle aree dove è prevista la frantumazione, le barriere fonoassorbenti devono essere mimetizzate con siepi o pareti inverdite, rete metallica, paletti e filtro verde;
- o Relativamente ai rivestimenti proposti: i piloni del viadotto, quelli dei cavalcavia, i muri di sostegno in cemento armato nonché le rampe di accesso ove non sono previste scarpate inerbite dovranno essere rivestite con conci di pietra di calcare duro locale lavorati a spacco con bordi irregolari dello spessore di almeno 20 centimetri, senza stuccature o sigillature tra conci, il risultato finale dovrà dare la trama del classico muro a secco ibileo con sovrastante traversa.
- o Il viadotto denominato "vallone della costa" (lotto 1) dovrà essere realizzato con solo due piloni centrali e dovrà essere riproposto per l'approvazione da parte di questa Soprintendenza, allegando inoltre il rendering con fotoinserimento (viadotto e rimodellamento dell'intero versante); l'intero versante prospiciente l'area del viadotto interessato dai lavori dovrà essere realizzato utilizzando interventi di ingegneria naturalistica;
- o L'ente costruttore dovrà garantire la messa a dimora degli alberi esistenti nell'area dei lavori del tracciato e la ricollocazione a fine garantendo il ciclo vitale degli stessi;
- o Tutti gli interventi previsti nella relazione "Piano manutenzione opere a verde" dovranno essere estesi anche alla gestione del successivo periodo di garanzia dell'attecchimento, al fine di mantenere il rinverdimento per una migliore mitigazione paesaggistica così come previsto nel suddetto piano;
- o I pannelli fonoassorbenti da utilizzare nel tracciato ricadente nel territorio di Ragusa dovranno essere quelli raffigurati nella illustrazione B.4 "PANNELLI P M M A" (trasparenti), inserita nella relazione descrittiva delle barriere antirumore con montanti tipo corten proposta con gli elaborati del progetto definitivo;
- o E' opportuno che nelle porzioni dove il tracciato stradale incontra i livelli di tutela 2 e 3, così come individuati nel piano paesaggistico approvato, e nel viadotto Coste siano effettuate delle sezioni trasversali al nuovo percorso dalle quali si

evidenzi in che modo sono state superate le criticità incontrate, mettendo opportunamente in rilievo le opere da realizzare e la sistemazione del versante sia esso con muri in cls sia terrazzamenti trattati con tecniche di ingegneria naturalistica;

Inoltre, per quanto concerne gli aspetti afferenti la tutela archeologica il Concessionario, tenuto conto che, a riscontro del piano generale delle indagini archeologiche, inoltrato in data 7/12/2016, dall'archeologo delle Ditte SILEC e ITALCONSULT, dott. Giuseppe Terranova, qualificato ai sensi dell'art.95 del D.L.vo 163/2006 e acquisito al prot. generale di questa Soprintendenza con prot. n. 005425 del 13/12/2016, con nota del 21/12/2016, n. 3602/UO 04, si è prescritto di allargare ulteriormente le indagini archeologiche fino all'area prossima al Vallone delle Coste, dove, tra il Km 4 e il Km 5, si sarebbero dovuti realizzare ulteriori saggi archeologici che, in atto, sono in corso e dovranno essere portati a termine così come previsto dal suddetto piano generale.

Considerato che, in località Castiglione, nel corso delle suddette indagini sono emerse strutture antiche, forse a servizio della necropoli arcaica, ma la cui esatta funzione ed estensione non sono in atto valutabili, nell'area del rinvenimento al fine di definire i limiti dello stesso e le sue interrelazioni con le emergenze note, dovranno essere approfondite le ricerche, nonché aumentato il numero dei saggi archeologici secondo le indicazioni che darà quest'Ufficio.

Ad ogni buon conto, nel corso della realizzazione dell'opera, ai fini della sorveglianza archeologica, si ribadisce quanto già precedentemente fatto rilevare con la nota di cui sopra con la quale è stata prescritta, sul cantiere, la presenza di uno o più archeologi lungo tutto il tragitto dell'autostrada di che trattasi ricadente nel territorio provinciale di competenza dello scrivente Ufficio. Si precisa altresì che, sempre in corso d'opera, prima di ogni attività di sbancamento o riempimento, nelle aree più prossime a quelle interessate ad emergenze archeologiche, si dovrà procedere, preventivamente, alla scerbatura e ripulitura dei piani e dei versanti rocciosi.

Infine, per quanto riguarda gli aspetti afferenti la tutela architettonica lungo il tracciato insistono esclusivamente, al Km. 1+180, i resti di un edificio rurale, ampiamente rimaneggiato in epoca recente consistente in un rudere, manomesso e inutilizzato.

Detto rudere assume scarso interesse dal punto di vista della tutela architettonica pur ricadendo, nell'ambito del PRG del comune di Ragusa, in zona disciplinata dall'art.38 delle norme di attuazione. Contesti storici e/o storicizzati: A2 (ville, fattorie, masserie); A3 case rurali.

Per quanto riguarda la valutazione del progetto rispetto ai beni architettonici isolati nelle tavole di progetto individuate con i codici sotto indicati:

- D01-T100-AM022-1-P5-001-0A
- D01-T100-AM022-1-P5-002-0A
- D01-T100-AM022-1-P5-003-0A
- D01-T100-AM022-1-P5-004-0A
- D01-T100-AM022-1-P5-005-0A

si rende necessaria la restituzione grafica delle sezioni stradali interessate dalla presenza dei seguenti beni ai lati del tracciato stradale:

- Case Tumino (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Case Boscarino (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Villa Comitini (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Masseria Coste (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Case Sulsenti (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Case Schembari (Lotto 1 – Comune di Ragusa);
- Mulino Soprano (Lotto 1 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Fontana (Lotto 1 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Case Rosso (Baglio Lotto 2 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Villa (Lotto 2 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Masseria Rizza (Lotto 2 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Opificio Rizza (Lotto 2 – Comune di Chiaramonte Gulfi);
- Case Dicchiara (Lotto 3 – Comune di Chiaramonte Gulfi);

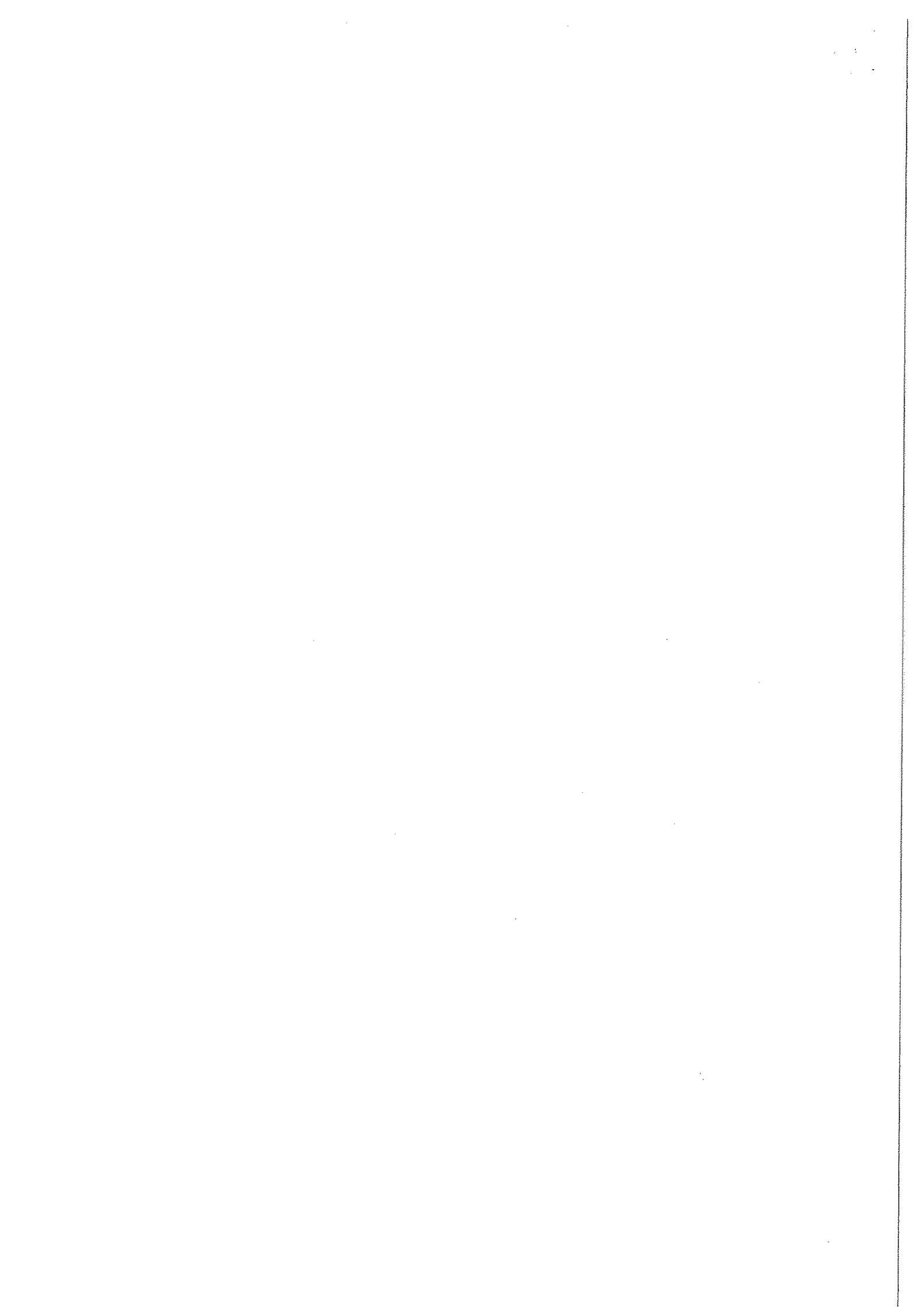
descritte a pagina 66 della Relazione paesaggistica (elaborato D01-T100-AM030-1-RG-002-OA), e degli altri beni segnati in rosso, che hanno una distanza pari o minore di 150 metri dal ciglio stradale, che descrivano l'ingombro di tali beni rispetto al tracciato stradale; per quanto sopra va altresì fornita una adeguata documentazione riguardante l'intervisibilità dei beni isolati sopracitati con il tracciato stradale di progetto.

In ultimo si deposita agli atti della odierna conferenza dei servizi n°1 cd contenente il Piano Paesaggistico degli Ambiti 15,16 e 17 della provincia di Ragusa, approvato con D.A. n.1346 del 5 aprile 2016.

Roma, lì 05/06/2017

Il Soprintendente  
Arch. Calogero Rizzuto





**ALLEGATO 2: NULLA OSTA AI SOLI FINI DEL VINCOLO  
IDROGEOLOGICO RILASCIATO DAL COMANDO DEL CORPO  
FORESTALE SERVIZIO 14 – ISPETTORATO RIPARTIMENTALE DI  
RAGUSA (ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE)**



Regione Siciliana  
ASSESSORATO DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE



COMANDO CORPO FORESTALE

SERVIZIO 14 - ISPETTORATO RIPARTIMENTALE DI RAGUSA  
Unità Operativa 39 "Attività di vigilanza sul territorio - tutela - vincolo idrogeologico"  
Tel. 0932-663100 - fax 0932 - 227368  
Via Ducezio, 2 - 97100 Ragusa

Prot. 57119 del 19 MAG 2017

Risposta a nota Prot. 7569 del 02/05/2017

OGGETTO: Autostrada Ragusa-Catania. Infrastruttura strategica L.443/2001. Ammodernamento a 4 corsie della SS.514 "di Chiaramonte" e della SS.194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS. 115 allo svincolo con la SS. 114. Approvazione Progetto definitivo  
Procedura di approvazione regolata dall'art.161 del D.lgs. 163/2006. Conferenza di Servizi

PEC (non segue cartaceo)

Spett. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per le Infrastrutture, Sistemi Informativi e Statistici  
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie autostradali  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA  
([svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it))

e, p.c. Spett. ANAS spa  
Direzione Generale  
Via Monzambano, 10  
00185 ROMA Roma  
([anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it))

e, p.c. Spett. SARC srl  
Società Autostrada Ragusa Catania  
Via Principi D'Acaja, 10  
10143 TORINO TO  
([posta@pec.ragusacatania.it](mailto:posta@pec.ragusacatania.it))

e, p.c. Spett. Comando del Corpo Forestale  
Servizio 5 - Unità Operativa 15  
Via Ugo La Malfa 87/89  
90146 PALERMO PA  
([comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it](mailto:comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it))

e, p.c. Al Comune di Ragusa  
C/so Italia, 72  
97100 RAGUSA RG  
([protocollo@pec.comune.ragusa.gov.it](mailto:protocollo@pec.comune.ragusa.gov.it))

e, p.c.

Al Comune di Chiaramonte  
C/so Umberto I, 6  
97012 Chiaramonte Gulfi (RG)

[protocollo@pec.comune.chiaramonte-gulfi.rg.it](mailto:protocollo@pec.comune.chiaramonte-gulfi.rg.it)



Al Distaccamento Forestale di  
RAGUSA

- Vista l'Istanza per l'avvio della procedura di verifica dell'Ottemperanza, ai sensi degli artt.166 e 185 del D.lgs. 163/2006, relativa al Progetto definitivo di cui all'oggetto, prot.00100/U del 06/04/2017, trasmessa dalla Società in indirizzo e pervenuta a questo Ufficio, in allegato alla nota prot. 004529 del 21/04/2017 del Comando del Corpo Forestale della R.S., in data 02/05/2017;
- Visti i relativi allegati progettuali ed. in particolare, la "Relazione descrittiva generale", la "Relazione Tecnica generale", la "Relazione attestante la rispondenza del Progetto alle prescrizioni CIPE (art.166 c.1 D.lgs.163 2006)" e gli stralci cartografici afferenti il "collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della SS.514 di "Chiaramonte" con la SS.115 e lo svincolo della SS.194 "Ragusana" con la SS.114";
- Visto il R.D.L. 3267/1923 ed il Regolamento di applicazione emesso con R.D. 1126/1926;
- Visto il Decreto dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente n.569/2012, "muove direttive unificate per il rilascio dell'autorizzazione e del Nulla Osta al Vincolo Idrogeologico in armonia con il Piano per l'assetto idrogeologico (P.A.I.)";
- Viste le aree interessate dal tracciato stradale in progetto, ricadenti, ai sensi del vigente P.A.I., nel Bacino Idrografico del Fiume Ippari (080) ed aree comprese tra il bacino del F. Acate -Dirillo (079) ed il Bacino del F. Irminio (081) e nel Bacino Idrografico del Fiume Acate Dirillo (078);
- Viste le vigenti "Norme di attuazione" contenute nella Relazione generale del P.A.I. - Sicilia allegata ai Decreti del Presidente della Regione di approvazione dei singoli Piani;
- Visti gli Atti di Vincolo idrogeologico dei Comuni di Ragusa e Chiaramonte Gulfi;
- Viste le P.M.P.F. vigenti per la Provincia di Ragusa;
- Considerato che sul territorio provinciale di competenza (territorio comunale di Ragusa e Chiaramonte Gulfi) le opere stradali comprese tra il Km.1.000 ed il Km.8.000 del Lotto 1, ricadono in zone sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi dell'art. 1 del R.D.L. 3267/23 e che pertanto per essere realizzate necessitano di N.O. rilasciato da questo Servizio 14 - Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Ragusa;
- Preso atto che, con precedente Comunicazione prot.1971 del 24/04/2009 questo S.I.R.F. ha già in precedenza comunicato la insussistenza di particolari interferenze, ai soli fini della tutela del Vincolo idrogeologico, alla realizzazione dell'opera stradale, come da Progetto preliminare presentato dall'ANAS con istanza prot. CDG-0022938-P del 16/02/2009 e che, pertanto, si ritiene di poter ribadire i contenuti della suddetta Comunicazione già trasmessa ad ANAS spa - Direzione Centrale Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali ed afferente il Progetto preliminare.
- Visto il subordinato parere **favorevole** ai fini dell'accoglimento dell'Istanza di cui sopra, contenuto nel verbale di sopralluogo congiunto effettuato il 31/03/2009 trasmesso con prot. 259 del 14/04/2009 redatto dal Personale del Distaccamento forestale di Ragusa, nonché nel Verbale di sopralluogo congiunto effettuato il 21/04/20109 trasmesso con prot. 218 del 23/04/2009, dai quali si evince che le opere in progetto **non risultano** pregiudizievoli all'assetto idrogeologico dell'area di pertinenza;
- Tenuto conto che sul territorio provinciale di competenza (territorio comunale di Ragusa e Chiaramonte Gulfi) le opere stradali comprese tra il Km.1,900 ed il Km.4,530 del Lotto 1, ricadono all'interno di aree censite, ai sensi del vigente PAI, classificate con livello di Pericolosità P1 (moderato) e livello di Rischiosità R2 (medio) e che le opere stradali in corrispondenza del Km. 7.150 del Lotto 1 ricadono, in asse dx di progetto, in prossimità del Dissesto "080-7CH-001" (*erosione accelerata*),
- Ritenuto di dover rilasciare il Parere di competenza, previsto:
- Tutto ciò visto e considerato;

### Si rilascia il NULLA OSTA

ai soli fini del Vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 3267/1923 e ss.mm.ii. e salvo diritti di Terzi, per la realizzazione del sottoposto "Ammodernamento a 4 corsie della SS.514 "di Chiaramonte" e della SS.194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS. 115 allo svincolo con la SS. 114.", come da progetto definitivo allegato alla nota prot.00100/U del 06/04/2017, trasmessa dalla Società in indirizzo;

Sono fatti salvi tutti i vincoli, prescrizioni e limitazioni gravanti sul territorio in argomento derivanti da ogni altra disposizione di legge, relativa anche alla materia urbanistica e ai casi di inedificabilità insiti nella stessa disciplina, che risultano essere di competenza dei Comuni in indirizzo.



**Prescrizioni:**

- a) Colmare e rassodare i vuoti formati in conseguenza degli scavi eseguiti, per evitare fenomeni di dilavamento, di scoscendimento e la modifica dell'assetto idrogeologico di superficie;
- b) Non arrecare danni alle piante forestali presenti in loco;
- c) Convogliare le acque meteoriche nei luoghi di normale deflusso naturale, avendo cura di non modificare lo stesso, ne' durante, ne' dopo gli interventi, realizzando, ove previsto in progetto, le opere di regimazione idrauliche;
- d) Il materiale terroso di risulta dagli scavi e non utilizzato in loco, dovrà essere portato a pubblica discarica o riutilizzato a norma delle vigenti disposizioni in materia, in ogni caso è vietato abbandonarlo indiscriminatamente, anche al fine di non determinare possibili dissesti idrogeologici;
- e) Dovrà essere garantito, in fase di esercizio, da parte del Gestore dell'Infrastruttura stradale in progetto, la regolare manutenzione delle opere di regimazione idraulica, al fine di evitare fenomeni di occlusione dei canali e/o tubazioni o fenomeni di tracimazione.

Il mancato adempimento delle suddette prescrizioni comporta la revoca del presente Provvedimento con tutte le conseguenze di legge.

I lavori dovranno essere realizzati in conformità a quanto illustrato negli elaborati progettuali presentati, adottando ogni cautela necessaria ad evitare alterazioni geologiche delle aree oggetto degli interventi.

Il Distaccamento forestale competente sul territorio è incaricato della sorveglianza per l'esecuzione di quanto sopra assentito.

Inoltre, si rappresenta quanto segue:

Sotto il profilo ambientale e con specifico riferimento alle prescrizioni contenute nell'*Allegato* alla "Deliberazione" CIPE del 22/01/2010 (pubblicata nella *GURI* serie generale n.182 del 06/08/2010), dall'esame incrociato della prescrizione n.66 "dovrà essere previsto il recupero delle acque piovane, previo trattamento e filtrazione anche attraverso la creazione di stagni o laghetti di tipo naturalistico" con quanto indicato dal Progettista nella "Relazione attestante la rispondenza del Progetto alle prescrizioni CIPE (art.166 c.1 D.lgs.163/2006)" - Elaborato D01-T100-GE000-1-RO-001-0A - Capitolo C - § C66, si ritiene che si sia dimostrata, solo parzialmente, l'ottemperanza.

Difatti, risulta che l'argomento sia stato trattato con esclusivo riferimento alle modalità di raccolta e trattamento delle acque piovane provenienti dalle "aree di servizio": come si ritiene di dover interpretare, invece, la su accennata "prescrizione" n.66 prevedeva un "recupero" attraverso la "creazione di stagni o laghetti di tipo naturalistico" con riferimento all'intero tracciato autostradale per ragioni di tipo ambientale.

Pertanto, contestualmente

**SI PROPONE**

in sede di Conferenza di Servizi indetta per il 05 giugno p.v., l'adeguamento del Progetto definitivo ai fini della completa e puntuale ottemperanza alla su richiamata prescrizione n.66 della "Delibera" CIPE del 22/01/2010 ed a condizione, comunque, che non venga alterata, sotto il profilo idrogeologico, l'impostazione progettuale come sopra assentita da questo Ufficio e che venga mantenuto il rispetto delle superiori prescrizioni impartite.

Il Dirigente dell'Unità Operativa  
(Dott. Francesco Alongi)



Il Direttore Ripartimentale *ad interim*  
(Dott. Salvatore Bonsangue)

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Autostrada Ragusa-Catania. Infrastruttura strategica L. 443/2001. Ammodernamento a 4 corsie della SS.514 di "Chiaromonte" e della SS. 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS. 115 allo svincolo con la SS. 114. Approvazione progetto definitivo.

Da: "Per conto di: irfrg.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it" <posta-certificata@pec.actalis.it>

A: svca@pec.mit.gov.it

Cc: anas@postacert.stradeanas.it, posta@pec.ragusacatania.it, "Comando Corpo Forestale" <comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it>, protocollo@pec.comune.ragusa.gov.it, protocollo@pec.comune.chiaromonte-gulfi.rg.it

Mon, 22 May 2017 10:32:01 +0200

Messaggio di posta certificata

---

Il giorno 22/05/2017 alle ore 10:32:01 (+0200) il messaggio "Autostrada Ragusa-Catania. Infrastruttura strategica L. 443/2001. Ammodernamento a 4 corsie della SS.514 di "Chiaromonte" e della SS. 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS. 115 allo svincolo con la SS. 114. Approvazione progetto definitivo." è stato inviato da "irfrg.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it"

indirizzato a:

comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it  
protocollo@pec.comune.chiaromonte-gulfi.rg.it  
protocollo@pec.comune.ragusa.gov.it  
svca@pec.mit.gov.it  
posta@pec.ragusacatania.it  
anas@postacert.stradeanas.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: opec284.20170522103201.26310.07.1.2@pec.actalis.it

- **Da:** "irfrg\corpo\forestale" <irfrg.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it>>  
**A:** svca@pec.mit.gov.it  
**Cc:** anas@postacert.stradeanas.it, posta@pec.ragusacatania.it, "Comando Corpo Forestale" <comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it>, protocollo@pec.comune.ragusa.gov.it, protocollo@pec.comune.chiaromonte-gulfi.rg.it  
**Inviato:** Mon, 22 May 2017 10:32:01 +0200  
**Oggetto:** Autostrada Ragusa-Catania. Infrastruttura strategica L. 443/2001. Ammodernamento a 4 corsie della SS.514 di "Chiaromonte" e della SS. 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS. 115 allo svincolo con la SS. 114. Approvazione progetto definitivo.



[Nota 57119 del 19 05 2017.pdf](#) PDF Document - 478 KB

- [postacert.eml](#) Email message - 481 KB
- [dati-cert.xml](#) Downloadable File - 2 KB