



Repubblica Italiana
 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
 del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali



E.prot DVA-2011-0007171 del 25/03/2011

Num. Codice Fiscale 80012000826
 Partita I.V.A. 0374-07827

(Ing. Marco ...)

Regione Siciliana

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

Prot. 12357 23 MAR. 2011

OGGETTO: Realizzazione del tronco autostradale tra Rosolini e Gela. Progetto di variante tra le progressive 4.778,80 e 8+832,94 (lotto 8). Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 Divisione Salvaguardia Ambientale
 via Cristoforo Colombo, 44
 00147 ROMA

MINISTERO BB.CC.AA.
 via S. Michele, 22
 00153 ROMA



Con nota protocollo n° 8283/DATE del 24.03.2010, acquisita agli atti di questo Dipartimento con protocollo n° 22056 del 30.03.2010, il Consorzio per le Autostrade siciliane ha richiesto l'attivazione della procedura di verifica per la variante in argomento trasmettendo i relativi elaborati progettuali.

A tal fine si osserva che questo Ufficio, per il progetto generale dei lotti 6, 7 e 8, tronco autostradale Siracusa - Gela, ha espresso il proprio parere al competente Ministero dell'Ambiente con provvedimento prot. n° 54605 del 27.09.2001.

Esaminato il progetto proposto, ai fini dell'espressione del parere di cui al comma 2 dell'art. 25 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., questo servizio evidenzia quanto di rilevante ai fini delle varianti apportate al progetto già approvato per le opere in argomento.

La variante si è resa necessaria per il parere reso dalla SS.BB.CC ed AA. di Ragusa che con nota prot. n° 129 del 28.01.2008 ha fatto notare la presenza di evidenze archeologiche lungo lo sviluppo del tracciato in oggetto nei pressi del sito archeologico di C.da Scorrione nella Cava Gisana.

Tale criticità è stata superata con la proposizione di una soluzione progettuale alternativa al progetto approvato compresa tra le progressive 4+778,80 e 8+832,94, per uno sviluppo

totale di ml. 4.068,37, che propone lo spostamento dell'asse verso Sud tra le progressive sopraindicate e la necessaria variazione altimetrica per ottimizzare i raccordi tra le quote progettuali originarie e quanto esistente lungo il tracciato già autorizzato; il progetto in variante conserva le connotazioni originarie di sviluppo in trincea, rilevato e cavalcavia con andamenti piano-altimetrici con sviluppo coerente con le orografie locali.

Dall'analisi complessiva effettuata sul progetto proposto, sia relativamente alla fase di cantiere che a quella di esercizio ed in considerazione che trattasi di progetto già assentito dai vari Enti competenti compreso lo scrivente Servizio, si evidenzia che:

- È stato valutato che, dal punto di vista paesaggistico si segnalano le interferenze già evidenziate in fase di progettazione originaria del tracciato, composto da trincee, rilevati, cavalcavia e sottopassi;
- L'abbattimento della vegetazione esistente è previsto nelle misure del progetto autorizzato;
- L'impatto sulla fauna è stato verificato sia in fase di esercizio che di cantiere evidenziando quest'ultima fase come quella più incidente nelle specie, soprattutto avicole locali, in considerazione di alcuni periodi di riproduzione;
- L'atmosfera verrà interessata in fase di cantiere e di esercizio come già indicato nel parere di competenza di questo Assessorato sopraindicato sia sotto forma di disturbi legati al rumore prodotto che in funzione delle vibrazioni indotte.

A seguito di quanto esaminato e dedotto dagli elaborati progettuali trasmessi, evidenziando che non sono pervenuti osservazioni nella specifica fase di pubblicitica, si conferma sulla proposta in argomento al progetto generale relativo ai lotti 6, 7 e 8 dell'autostrada Siracusa - Gela il proprio **parere positivo**, già espresso al competente Ministero dell'Ambiente con provvedimento prot. n° 54605 del 27.09.2001, indicando che:

1. in fase di cantiere dovrà essere predisposta ogni possibile misura mitigativa per limitare gli impatti derivanti sia dalla produzione di polveri, che dovrà essere ridotta utilizzando opportune precauzioni (lavaggio delle aree, copertura degli inerti e del materiale di risulta stoccato nelle aree di cantiere, copertura dei mezzi che trasportano il materiale a discarica, fossa di pulizia per i mezzi all'uscita dal cantiere), sia dall'inquinamento atmosferico dovuto alle macchine da cantiere ed ai mezzi di trasporto utilizzati, sia, infine, dall'emissione di rumore dovuto alle attività di cantiere ed ai mezzi di trasporto utilizzati. Particolare cura dovrà essere posta nell'evitare sversamenti di materiale inquinante specialmente in vicinanza di corsi d'acqua;
2. durante la fase di cantiere si dovrà procedere allo smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti verificando preventivamente la possibilità di riutilizzare gli stessi

- nell'ambito dei lavori in argomento e conferendo gli eventuali residui eccedenti presso centri di recupero e riciclaggio regolarmente autorizzati;
3. l'illuminazione prevista dovrà essere conforme alle normative UNI 11248 e UNI 10819 e dovranno essere previsti sistemi di regolazione elettronica automatica dell'emissione luminosa;
 4. in generale, per la realizzazione delle opere previste in progetto dovranno essere adottate le tecniche ed i principi propri dell'ingegneria naturalistica;
 5. gli stessi principi dell'ingegneria naturalistica dovranno essere adottati in tutte le opere di sostegno previste;
 6. i muri di contenimento e, in generale, tutte le opere in c.a. dovranno essere rivestiti con pietra locale al fine di mitigare l'impatto visivo;
 7. nelle zone in cui si prevede la realizzazione di trincee e/o rilevati si dovrà verificare, ove le condizioni del terreno lo consentono, la possibilità di sostituire i muri in cls con posa in opera di terre armate e/o terre rinforzate combinate con materiali vegetali o con materiali inerti (legno, pietrame, ecc...), eventualmente abbinati a materiali artificiali biodegradabili (biostuoie, geoiute ecc...) o residuali (geogriglie, georeti, ecc...);
 8. relativamente, poi, all'aumento della rumorosità si dovrà assicurare un livello di tollerabilità, previsto dalle norme vigenti attraverso specifici interventi di mitigazione, quali, ad esempio l'inserimento di barriere antirumore;
 9. durante l'esecuzione dei lavori dovrà farsi particolare attenzione agli inconvenienti riguardanti la penalizzazione del traffico esistente causati dall'impianto del cantiere e dalla movimentazione dei mezzi di lavoro, concordando con i Comuni interessati il calendario dei lavori da rendere noto ai cittadini onde consentire la pianificazione del traffico gommatto;
 10. a lavori ultimati dovrà essere curato il ripristino e la sistemazione ante-operam delle eventuali aree a verde destinate per ospitare il cantiere;
 11. negli attraversamenti dei corsi d'acqua naturali particolare cura dovrà porsi a non alterare il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali evitando la realizzazione di opere di tipo provvisoriale, prestando particolare attenzione nella costruzione delle opere drenanti e prevedendo, nei tratti di intervento, opportuni lavori manutentivi di pulizia e rinaturalizzazione;
 12. nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalla sede stradale, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di dis-sabbiatura e disoleatura i cui residui dovranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia;

13. il progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate.

Il presente parere di competenza è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale legati alla realizzazione dell'opera, mentre rimarrà a carico del Consorzio proponente l'acquisizione, prima dell'inizio dei lavori, di ogni altra autorizzazione, parere, nulla-osta, anche di natura urbanistica, previsti dalla vigente normativa e necessari per la completezza dell'iter procedurale di approvazione del Progetto in questione.



DIRETTORE GENERALE
(GIOVANNI ARNONE)

A handwritten signature in black ink, appearing to be "G. Arnone", written over the printed name.