

DEC/VIA/5787



# *Il Ministro dell' Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL

## MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** il decreto di pronuncia di compatibilità ambientale negativo n. 2312 del 7 dicembre 1995, concernente il progetto del collegamento a carattere autostradale Catania-Siracusa;

**VISTA** la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di completamento del collegamento a carattere autostradale Catania-Siracusa, relativo al tratto compreso tra la tangenziale di Catania e lo Svincolo di Augusta dove si allaccia al tratto autostradale esistente che prosegue per circa 45 km fino a Siracusa da realizzarsi nei Comuni di Carlentini, Augusta e Melilli (SR), località Passo Martino ed il km 130+400 della S.S. 114, presentata dalla Provincia Regionale di Siracusa unitamente all'ANAS-Ufficio Speciale della Grande Viabilità in Sicilia, in data 20 dicembre 1999;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Provincia Regionale di Siracusa unitamente all'ANAS-Ufficio Speciale della Grande Viabilità in Sicilia, in data 7 luglio 2000;

**CONSIDERATO** che la documentazione inviata individuava una alternativa sostanziale e pertanto, in data 7 luglio 2000, veniva effettuata una nuova pubblicazione;

**VISTA** la nota n. 53459 della Regione Sicilia del 31 ottobre 2000, pervenuta il 9 novembre 2000, con cui si esprime un parere interlocutorio;

**VISTA** la nota n. ST/407/22917 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 ottobre 2000, pervenuta in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

MMS

BARK

VISTO il parere n. 383 formulato in data 11 ottobre 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Provincia Regionale di Siracusa unitamente all'ANAS-Ufficio Speciale della Grande Viabilità in Sicilia;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il completamento del collegamento a carattere autostradale Catania-Siracusa, relativo al tratto compreso tra la tangenziale di Catania e lo Svincolo di Augusta dove si allaccia al tratto autostradale esistente che prosegue per circa 45 km fino a Siracusa;

**osservato che:**

- la città di Catania e Siracusa sono collegate da un itinerario di lunghezza complessiva pari a circa 70 km di cui, circa 45 km costituiti da strade a due corsie per senso di marcia ed i restanti 25 km costituiti dall'attuale S.S. 114 ad una sola corsia per senso di marcia, questo costituisce l'unico collegamento stradale con la città di Siracusa e con tutti i comuni della provincia siracusana. In questo tratto della S.S. 114, le caratteristiche tecniche e funzionali non garantiscono una sufficiente condizione di funzionalità. La presenza di numerosi insediamenti residenziali, prevalentemente a carattere stagionale, provoca soprattutto nel primo tratto, un traffico locale che si somma al traffico di lunga percorrenza ed inoltre le strade di accesso agli insediamenti residenziali creano pericolose connessioni lungo il tratto in esame;
- il progetto in esame riguarda pertanto il completamento del collegamento a carattere autostradale Catania-Siracusa relativo al tratto compreso tra la tangenziale di Catania e lo Svincolo di Augusta dove si allaccia al tratto autostradale esistente che prosegue per circa 45 km fino a Siracusa;
- l'intero tracciato, alternativo alla S.S. 114, è uno dei progetti finalizzati al completamento delle direttrici viarie di interesse regionale e che dovrebbe garantire la continuità tra i tracciati autostradali Messina-Catania e Siracusa-Gela.

**considerato che:**

per quanto riguarda gli aspetti programmatici:

- dall'insieme degli studi, dei programmi e dei piani emerge una congruenza del progetto con gli obiettivi e le linee programmatiche individuate per l'area orientale della Sicilia. In particolare l'intervento di completamento della Catania-Siracusa oltre ad essere uno dei progetti finalizzati al completamento del sistema delle direttrici viarie di interesse regionale si inserisce in un più ampio progetto di anello perimetrale del sistema viario che, oltre a collegare i capoluoghi di provincia, a servizio del polo industriale di Augusta-Melilli, sulla base dei programmi regionali, dovrebbe garantire la continuità tra i tracciati autostradali Messina-Catania e Siracusa-Gela;
- il versante orientale dell'isola è caratterizzato da una situazione urbana fortemente deteriorata con infrastrutture frammentate ed inadeguate a supportare uno sviluppo urbano, industriale e turistico più qualificato. Tale intervento dovrebbe quindi garantire anche un miglioramento, a livello locale, dei livelli di accessibilità ai centri urbani, aree produttive e zone turistiche;
- il progetto risulta quindi coerente con il: Piano Regionale dei Trasporti, il Piano regionale di sviluppo economico-sociale, il PRG per la zona Sud dell'area di sviluppo della Sicilia Orientale-ASI di Siracusa, Piano territoriale provinciale di Catania. Inoltre la Programmazione dei fondi strutturali dell'Unione Europea include il completamento dell'autostrada Catania-Siracusa fra gli interventi prioritari mediante l'impiego delle risorse finanziarie comunitarie per il periodo 2000-2006;
- l'intervento non è specificatamente inserito nei piani regolatori dei Comuni in quanto non ancora

MW  
13 AR



# Il Ministro dell' Ambiente

sviluppato quando i piani di Catania e Carlentini furono elaborati e perché i piani si limitano alla pianificazione delle aree urbane. L'infrastruttura può considerarsi non in contrasto poiché le aree interessate non interessano le fasce comprese nello sviluppo dei centri urbani ma si inserisce in aree considerate "agricole";

- nella zona è presente la Riserva Naturale Oasi del Simeto che si sviluppa lungo la costa, e che risale per un tratto di foce Simeto-Gornalunga. In corrispondenza dell'attraversamento del Simeto, il tracciato interseca un Sito BioItaly. Nella piana ai sensi della 1089/39 è perimetrato un " sito di interesse archeologico la cui consistenza è da verificare" esterno all'area interessata dal tracciato. Nell'area del tavolato Ibleo sono localizzati dei siti archeologici quali: necropoli del sec IV - V (Feudo S. Calogero), abitati rupestri di età bizantina (Cava Cana Barbara), insediamento neolitico (Petraro Comune di Melilli), necropoli dell'età del bronzo antico (Timpa Dieri e Luogo Monaco);
- il costo del progetto è di circa 863 MLD. I tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono di circa 8 anni. L'intervento risulta finanziato per 400 LMD previsti nel Programma Operativo trasporti Q.C.S. 2000-2006;

per quanto riguarda gli aspetti progettuali:

- l'intervento in progetto che ha uno sviluppo complessivo di circa 26 km, prevede una sezione stradale del tipo 1A delle vigenti nome CNR con una larghezza complessiva di 25 m e due carreggiate divise da uno spartitraffico di 4 m. Ciascuna carreggiata risulta costituita da due corsie di marcia da 3.75 m e da una banchina laterale da 3.00 m;
- a seguito delle osservazioni formulate dal Ministero dell'Ambiente anche in riferimento alla verifica di soluzioni progettuali alternative, è stato redatto un nuovo progetto che prevede alcune varianti sostanziali quali: la Variante del Simeto, la Variante S. Leonardo- Porcheria e la Variante S. Fratello con un sostanziale spostamento del tracciato più a monte e con una riduzione complessiva dell'impatto ambientale;
- il nuovo progetto suddiviso in 5 lotti prevede le seguenti opere d'arte: viadotto sul Simeto (744 m), viadotto Gornalunga (600 m), Galleria naturale S. Dimitri (2.900 m), Svincolo di Lentini sulla S.S. 194, Viadotto S. Leonardo (780 m), Galleria naturale Filippella (1155 m), ponte di 40 sul fosso Damiano, Viadotto Agnone (680 m), Galleria naturale Agnone I (298 m), due gallerie a monte, Agnone II naturale (208 m) e Agnone III artificiale (159 m) e a valle la galleria naturale Agnone II (190 m), Galleria naturale Serena (1208 m), ponte sul Vallone S. Calogero (80 m), Galleria artificiale Cozzo Battaglia (1.500 m), Svincolo Augusta Villasmundo, Viadotto Porcaria (640 m), Viadotto Mulinello (360 m), Galleria artificiale Campanari (400 m), Galleria artificiale S. Fratello (600 m);
- si prevedono complessivamente, 9 cantieri posti in aree pianeggianti e non interessate da vegetazione arborea o agrumeti. Complessivamente il materiale proveniente dagli scavi è pari a circa 5 milioni di m<sup>3</sup> di cui ne risultano riutilizzabili poco meno di 3 milioni. La necessità di materiale da destinare ai rilevati o bonifica è analogamente pari a circa 3 milioni. Lo studio ha individuato 7 punti di stoccaggio definitivo corrispondenti a cave dismesse e con una potenzialità di deposito pari a circa 2,3, milioni di m<sup>3</sup>. e numerose cave autorizzate;
- i dati di traffico attuali sulla S.S. 114 ricavati nello Studio a seguito di una campagna di rilevamenti dei flussi veicolari danno un TGM diurno che va da circa 11.000 veicoli a 24.000 veicoli e, nella maggior parte dei tratti, con un livello di servizio F. e con una percentuale dei veicoli pesanti di circa il 17% - 20%. Nel tratto in esame si sono rilevati in media circa 35 incidenti in un anno con punte di circa 2 -3 incidenti in un anno tra il km 110 e il km 115. Per lo scenario di progetto al

13/10/12

2010 ipotizzando l'assenza di pagamento di pedaggio si prevede sul nuovo tracciato un TGM che va da 17.000 veicoli a 22.500 veicoli con un livello di servizio B (flusso stabile);

per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

- il corridoio in esame attraversa la Piana di Catania caratterizzata dalle pianure alluvionali dei Fiumi Simeto, dalla omonima Riserva Naturale e dal Sito BioItaly, dalla zona collinare Simeto-San Demitri, dalla Piana del Pantano di Lentini e dalle pendici nord-orientali del tavolato Ibleo;
- l'area è caratterizzata prevalentemente da suoli alluvionali costituite da sabbie, limi ed argille di natura fluviale e da depositi di spiaggia, con caratteristiche geomeccaniche da scadenti ad accettabili e da sabbie e calcareniti, vulcaniti e sedimenti argillosi (argille grigio azzurre) con caratteristiche geotecniche accettabili. Alcune aree sono soggette a fenomeni di instabilità in particolare quelle localizzate nel settore collinare del Tavolato degli Iblei;
- il tracciato interessa diversi corsi d'acqua: il Fiume Simeto, il Fiume Gornalunga e il Fiume S. Leonardo caratterizzati da fenomeni di esondazione abbastanza frequenti in occasione di eventi meteorici straordinari e a seguire il Torrente San Calogero, il Torrente Porcaria, il Fiume Mulinello;
- l'area della Piana del Pantano di Lentini è interessata da interventi di bonifica consistenti in canali di drenaggio e da alcuni laghetti artificiali ad uso irriguo alimentati dalla falda idrica che ha quote prossime al piano campagna. La falda profonda, soggetta ad un forte emungimento, si è abbassata favorendo l'ingressione di acque salmastre. Nella fascia di colline meridionali, sono presenti vari acquiferi formati da calcareniti e sabbie, prodotti vulcanici;
- nel complesso il territorio interessato è connotato dalla presenza di ambiti ecosistemici a forte valenza ambientale anche se parzialmente condizionati da attività agricole, nonché da interventi di bonifica con coltivazioni di agrumeti e seminativi. In particolare sono presenti La Riserva Naturale del Simeto che dista circa 2 km e il Sito Bioitaly del Simeto e Gornalunga che viene attraversato dal tracciato nella parte iniziale;
- il popolamento animale appare di particolare interesse in rapporto alla presenza di fasce di vegetazione ripariale e corridoi ecologici. Tutta la zona ed in particolare la Riserva Naturale del Simeto, il Sito Bioitaly e il Tavolato degli Iblei è caratterizzata da diversi endemismi faunistici. Si segnala una avifauna acquatica ed una erpetofauna molto ricca in termini di specie. Per i mammiferi si segnala la presenza dell'Istrice mentre per l'avifauna viene segnalato il Falco Lanario e il Pellegrino e il Cavaliere d'Italia. Particolarmente ricco è il popolamento di anfibi e rettili;
- gli habitat di maggiore sensibilità per la tutela della diversità biologica sono relativi all'Oasi del Simeto (Sito Bioitaly) con vegetazione psammofila caratterizzati da erbai e cespuglieti di pertinenza delle dune mobili e stabili e fitocenosi erbacee umide legate alle zone dove si creano ristagni d'acqua, e in corrispondenza dei corsi d'acqua e dei valloni dove si trovano lembi di boscaglia ripariale e lembi di boscaglia alveare. I lembi di boscaglia legati a resti della copertura vegetale nelle aree marginali al sistema agricolo e dei pascoli sono caratterizzati da querce caducifoglie, leccio, macchia mediterranea (lentisco, filarea);
- parte prevalente dell'area in esame è costituita prevalentemente da agrumeti e seminativi nella parte pianeggiante, mentre i pianori ondulati sono caratterizzati da mandorleti, oliveti e lembi di praterie. I rilievi Simeto-S. Demitri, pur mantenendo una caratterizzazione agricola sono caratterizzati dalla presenza di canali dai diversi contrasti di roccia, agricolo e naturalistico. In questa zona sono presenti due aree di cava (di cui quella di Grotte S. Giorgio attiva) e vaste aree prative e incolte;



# Il Ministro dell'Ambiente

- in corrispondenza dell'attraversamento del Simeto, il tracciato interseca il Sito BioItaly, nella stretta fascia di corridoio che, originato dalla più cospicua zona costiera, risale il Fiume affiancandolo per un lungo tratto;
- dal punto di vista insediativo l'area è priva di nuclei significativi. Dalla tangenziale verso Sud si rileva la presenza di alcune masserie, spesso in stato di abbandono, e di alcune piccole nuove costruzioni legate alla conduzione dei fondi. Si distinguono in particolare la bella costruzione de "la Bertuccia". Proseguendo verso sud in riva al fiume S. Leonardo si incontrano i nuclei edilizi di S. Leonardo e S. Leonardo Soprano. A sud del Fiume S. Leonardo i manufatti sono prevalentemente di tipo rurale connessi all'attività agricola mentre nella parte finale del corridoio vi sono alcune infrastrutture legate all'area industriale;
- per quanto riguarda l'impatto atmosferico relativamente agli scenari di traffico attuali sulla S.S. 114 e simulati per la nuova infrastruttura, risulta in generale che le concentrazioni di Biossido di zolfo, Biossido di azoto, Monossido di carbonio, Piombo e Particelle sospese rimangono al di sotto dei valori limite di qualità dell'aria sia nello scenario ante-operam che nello scenario post-operam. Non vengono riportate considerazioni relative alle concentrazioni di PM10 e IPA;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico il territorio interessato dal nuovo tracciato si trova per la maggior parte in aperta campagna, ad eccezione del tratto che scorre quasi parallelo all'attuale S.S. 114 in località Campagna. Su 40 ricettori campionati, circa 28 risultano avere un Leq diurno superiore ai 60 dBA e pertanto necessitano di barriere acustiche;

## valutato che:

- l'intervento in progetto contribuirà a garantire dal punto di vista della funzionalità un miglioramento a livello locale dei livelli di accessibilità ai centri urbani, aree produttive e zone turistiche, con il conseguente alleggerimento della componente del traffico di lunga percorrenza e la conseguente riduzione dell'impatto prodotto dal traffico veicolare sulla viabilità della S.S. 114;
- il corridoio in esame attraversa aree a morfologia varia alcune delle quali caratterizzate da un notevole valore paesaggistico e ambientale. In particolare : la Piana di Catania (pianure alluvionali dei Fiumi Simeto ed omonima Riserva Naturale e Sito di Interesse Comunitario ), la zona collinare Simeto-San Demitri, la Piana del Pantano di Lentini e le pendici nord-orientali del Tavolato degli Iblei;
- per favorire la continuità territoriale ed ecologica e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera, soprattutto in corrispondenza delle aree protette, sono stati richiesti in alcuni tratti delle sostanziali modifiche progettuali quali la variante di Simeto, la Variante S. Leonardo- Porcheria e la Variante S. Fratello. In particolare la variante di Simeto comporta lo spostamento del tracciato più a monte con una conseguente riduzione dell'impatto dell'opera. Infatti il tracciato:
  - si allontana dalla costa e dal nucleo principale del sito BioItaly, nonché dalle aree relittuali di interesse naturalistico della Riserva Naturale del Simeto. L'attraversamento del Sito BioItaly avviene nel punto più stretto (350 m) anziché dei previsti 900 m del tracciato originario.
  - nell'attraversare il Simeto e il Gornalunga, occupa zone meno vincolanti dal punto di vista idraulico, rispetto all'imbuto in prossimità della foce in quanto l'area golenale è attraversata in un tratto difficilmente interessato dai fenomeni di esondazione;
  - elimina la seconda parte del tracciato (di fronte a Coda di Volpe) che insiste a ridosso del sito BioItaly;
  - evita l'attraversamento del nucleo residenziale e rurale di Vaccarizzo con la conseguente eliminazione delle strade complanari previste per collegare i fondi;
- le altre varianti:

- allontanano il tracciato dalla Piana di Pantano;
  - diminuiscono i tratti in trincea e ottimizzano l'attraversamento del vallone S. Leonardo in un tratto meno delicato dal punto di vista ambientale;
  - ottimizzano l'interferenza con l'esistente svincolo mediante l'inserimento di una galleria artificiale;
- il recepimento in sede di istruttoria di tali varianti progettuali ha permesso di contenere all'origine le principali cause dell'impatto. Gli impatti residui, ineliminabili sono stati opportunamente mitigati con specifiche tecniche costruttive, interventi di ingegneria naturalistica ed altre opere di mitigazione;
  - l'opera in progetto determinerà principalmente un ingombro territoriale con una occupazione di suolo a prevalente destinazione agricola ( colture arboree di agrumeti) ed una sottrazione di vegetazione ( in parte compensata da reimpianti vegetazionali e dalla sistemazione di piccoli tratti dismessi). Le aree più sensibili sono l'area del Sito BioItaly "Foce del Fiume Simeto e Gornalunga" (proposto per l'inserimento della rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n.357) nonché gli attraversamenti dei valloni interessati da lembi di boscaglia ripariale;
  - dal punto di vista faunistico, si rileva la sottrazione o l'alterazione di habitat faunistici nonché l'effetto barriera prodotto dal tracciato. Tale effetto è in parte contenuto dalla presenza di tratti in viadotto e in galleria. l'inserimento di ponti e tombini, nonché di sottopassi faunistici previsti contribuisce a contenere gli impatti derivanti dalla frammentazione di habitat e popolazione di animali;
  - dal punto di vista della qualità dell'aria è previsto un generale miglioramento del quadro emissivo sull'attuale S.S. 114; le simulazioni modellistiche effettuate nel SIA dimostrano che sul nuovo tracciato le concentrazioni al suolo di NO<sub>2</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, VOC, Piombo e Particolato sono al di sotto dei limiti di legge con un valore alto per la massima concentrazione oraria di NO<sub>2</sub> nel caso peggiore. Non vengono riportate invece considerazioni relative alle concentrazioni di benzene, PM 10 ed IPA;
  - per quanto riguarda l'inquinamento acustico il territorio interessato dal nuovo tracciato si trova per la maggior parte in aperta campagna, ad eccezione del tratto che scorre quasi parallelo all'attuale S.S. 114 in località Campagna. Dalla simulazione effettuata nello studio su 40 ricettori i che il nuovo tracciato incontra lungo il suo percorso e che subiscono un impatto acustico, circa 28 risultano avere un Leq diurno superiore ai 60 dBA e pertanto necessitano di barriere acustiche;
  - in fase di cantiere sono prevedibili impatti temporanei significativi a carico della componente idrica superficiale e sotterranea, del suolo e del sottosuolo. Durante le operazioni di cantiere dovranno essere pertanto adottati tutti gli accorgimenti tecnici e le cautele necessarie al fine di evitare e contenere gli impatti. La superficie occupata dai cantieri appare eccessiva rispetto alle necessità e pertanto si prescrive di ridurre l'occupazione compatibilmente con le esigenze lavorative e di buon funzionamento delle operazioni del cantiere stesso;
  - in fase di costruzione gli impatti maggiori sono legati all'esecuzione delle opere di fondazione profonda. L'attività di costruzione delle gallerie e degli scavi per la realizzazione delle trincee potrebbe alterare la circolazione sotterranea delle acque provocando un drenaggio della falda o occludendo meccanicamente i passaggi dell'acquifero. Al fine di attenuare gli effetti indotti dagli scavi in galleria, saranno realizzati manufatti per il ripristino della continuità idrica eventualmente interrotta (opere di drenaggio, raccolta e canalizzazione delle acque). Durante la realizzazione dei viadotti è possibile la dispersione di acque miste a cemento o fango che potrebbero alterare le



# Il Ministro dell'Ambiente

caratteristiche delle acque superficiali e di falda. Pertanto dovranno essere utilizzati materiali e tecniche che non compromettano le qualità delle acque;

- per quanto riguarda l'attraversamento del Fiume Simeto e del Gornalunga, l'analisi dei profili di moto permanente condotti dall'Università di Catania in merito al comportamento delle strutture esistenti in relazione al passaggio di una portata di piena con tempo di ritorno centennale ed elaborato nello studio di impatto ambientale portano a considerare in ragionevole sicurezza le quote previste dei pulvini dei Viadotti Simeto e Gornalunga. Il rilevato che passa attraverso l'area esondabile compresa tra il Simeto e il Gornalunga dovrà consentire il passaggio dei suddetti deflussi verso valle mediante l'inserimento di passaggi idraulici, evitando di provocare un incremento dei massimi livelli di esondazione a monte;
- le varie osservazioni da parte del pubblico pervenute sono state attentamente valutate ed alcune di queste trovano risposta nelle modifiche progettuali intervenute nel corso dell'istruttoria;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 53459 della Regione Sicilia del 31 ottobre 2000, pervenuta il 9 novembre 2000, con cui si esprime un parere interlocutorio in quanto:

*Si prende atto del mancato sviluppo progettuale della opzione di affiancamento al tracciato della S.S. 114 in prossimità del ponte di Primo Sole.*

*La opportunità di prendere in considerazione tale opzione progettuale era stata particolarmente raccomandata da questa Amministrazione in sede di sopralluogo congiunto del 30 marzo 2000.*

*L'ipotesi di accostare il tracciato autostradale alla S.S. 114, a parere di questa amministrazione oltre che unificare il corridoio stradale di transito, con indubbi vantaggi economici ed ambientali, avrebbe consentito di affrontare in modo integrato anche gli irrisolti problemi di natura idraulica esistenti presso la foce del Simeto, costituendo occasione per un intervento risolutivo al riguardo, compatibile con la realizzazione dell'opera in questione.*

*Avrebbe potuto essere studiata anche la possibilità di allineare altimetricamente i profili stradali, con semplici interventi di regolazione a monte dei deflussi che avrebbero ben potuto essere "integrati" nello stesso progetto.*

*Viceversa tale opzione è stata scartata preferendo approfondire soltanto la variante alta che prevede lo spostamento a monte del tracciato autostradale.*

*La soluzione in variante, così sviluppata, a fronte del modesto vantaggio dato dalla non interferenza con il sito "BIOITALY" e con le aree relittuali al contorno, presenta notevoli appesantimenti economici ed ambientali.*

*La variante proposta comporta infatti nel tratto "Simeto", la realizzazione di una galleria (Demitri), a due canne, rispettivamente di Km. 2,838 e Km. 2,900, non necessaria nel tracciato base.*

*Conseguente l'opera tutta ha un costo più alto di circa il 23% (da 703 mld a 861 mld) e determina maggiori oneri di manutenzione e gestione, presentando un livello di incertezza tecnica più elevato legato alle possibili sorprese geologiche sul percorso variato.*

*Di contro ad una maggiore quantità del cavato corrisponde una più alta percentuale di riutilizzo dei materiali.*

*Sul piano paesaggistico la "variante alta" presenterebbe il vantaggio di "nascondere" il tratto di circa tre Km. In galleria, attraversando il F. Simeto più a monte rispetto al progetto base. A questo proposito si deve evidenziare che il tracciato in variante ricade in zona dichiarata "a rischio elevato di esondazione", individuata con decreto Assessoriale 4 luglio 2000, nella quale, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 2, la realizzazione di nuove infrastrutture è subordinata ad una verifica tecnica, condotta anche in ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.M. 11 marzo 1988, volta a dimostrare la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto e il livello di rischio esistente, sia per quanto riguarda possibili aggravamenti di condizioni di instabilità presenti, sia in relazione alla sicurezza dell'intervento stesso. Tale verifica, redatta e firmata da un tecnico abilitato, deve essere allegata al progetto dell'intervento.*

*Per le considerazioni che precedono, preso atto del mancato sviluppo dell'opzione di valle nel tratto Simeto, raccomandato da questo Ufficio, considerato che il tracciato in variante nei tratti successivi San Leonardo-Porcheria e San Fratello è ubicato più a monte con previsione di diversi nuovi tratti in galleria, considerevolmente più onerosi e soggetti a maggiore rischio di sorprese geologiche, si può sinteticamente affermare che la "variante alta", nella sua interezza, a fronte di modesti vantaggi, presenta un notevole aggravio dei costi d'opera e dei costi di manutenzione e gestione, maggiori rischi esecutivi, oltre che ricadere, per un tratto, in zona a rischio elevato di esondazione.*

*Riguardo infine alle osservazioni pervenute, si ritiene che dovrà essere posta particolare attenzione rispetto a quanto segnalato circa la possibilità di rimodulare lo svincolo in corrispondenza della S.S. 194 "Siracusa Lentini" e la sistemazione viaria compresa tra il Km. 24,100 ed il Km. 24,800 relativa all'area A.S.I.*

*Nelle considerazioni che precedono è il parere di questo Assessorato;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/22917, del 23 ottobre 2000, pervenuto in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*- la Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Siracusa, con nota n. 9460 del 09.10.00, qui pervenuta in data 13.10.00 prot. n. ST/407/22241, "esaminato il progetto definitivo del tracciato in variante prodotto in seguito all'istruttoria del Ministero dell'Ambiente", ha comunicato il proprio parere favorevole a condizione che venga prodotto specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale dei luoghi, da redigersi secondo le direttive specificate dalla Soprintendenza medesima con la nota sopra citata in cui si evidenzia:*

*Visto il progetto pervenuto presso questo Ufficio in data 27/9/2000 prot.8639;*

*Viste le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale;*

*Visto il DLG. 490 del 29/10/99;*

*esaminato il progetto definitivo del tracciato in variante prodotto in seguito all'istruttoria del Ministero dell'Ambiente di aprile 2000;*

*premesso che:*

*- l'intendimento di questa Amministrazione è quello di considerare le infrastrutture attrezzature legate al trasporto non solo come l'assetto cinematico della struttura urbana del territorio, o addirittura elementi necessari da subire per la libera mobilità di uomini e cose, ma in effetti come occasioni di riqualificazione ambientale e paesaggistica;*



# Il Ministro dell' Ambiente

- il territorio non deve essere considerato come omogeneamente disponibile e/o attraversabile, ma interpretato nelle sue caratteristiche e peculiarità morfologico-paesistiche, tramite un sistema di integrazione e mitigazione dell'impatto che un'infrastruttura di questo tipo genera;
- l'inserimento delle infrastrutture nel paesaggio, più di ogni altra attività progettuale è soggetto a condizionare e modificare in modo irreversibile l'assetto territoriale, il sistema ecologico-ambientale e con ciò l'aspetto paesaggistico dei luoghi attraversati;
- il paesaggio, quale aspetto sensibile del territorio, richiede pertanto una progettazione integrata, che superi la concezione di intervento "a posteriori", ossia a danno effettuato, per diventare un elemento qualificante nell'assetto paesaggistico-ambientale;

Tutto ciò premesso questo Ufficio è del parere che il nuovo tracciato proposto sia condivisibile, in quanto migliorativo del precedente, a condizione che, al fine di perseguire un miglioramento degli equilibri compromessi dalla banalizzazione e semplificazione ecologica determinate dal solo inserimento della nuova infrastruttura in un paesaggio già ecologicamente povero, venga prodotto specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale.

In tal senso il progetto, che dovrà avere l'autorizzazione preliminare di cui all'art.151 del D.L. 490/'99, dovrà essere redatto seguendo le sotto indicate 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, finalizzato alla qualificazione ambientale della stessa. In tale direzione, dovranno essere reperiti gli spazi e le aree 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 zona marginali per la coltivazione, nonché le 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;
- 2) il paesaggio attuale, caratterizzato dalla steppa antropica, lembi di praterie aride pascolate, e relitti di vegetazione legnosa originaria, testimonianza del rimaneggiamento operato dagli interventi antropici di deforestazione e attività agropastorale, che oggi presenta un basso livello di biopotenzialità territoriale, testimonia il forte impoverimento e la banalizzazione paesistica, venga riqualificato tramite un **progetto di riequilibrio del paesaggio** che permetta di aumentarne la biopotenzialità, valorizzando la vegetazione potenziale con creazione di ampie aree e fasce 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-Ceraton e del Quercion Ilicis, compresa tutta la varietà di 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; di conseguenza il previsto impianto « rado » andrà sostituito con una messa a dimora decisamente più fitta, secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico;
- 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

M

R b A

- di tipo storicizzato o comunque ormai 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 accentuarne il processo di impoverimento in atto;
- 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;
  - 5) nelle aree agrumetate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura, dovrà essere salvaguardata la qualità paesistica esistente garantendo la sopravvivenza dell'impianto con la previsione di necessari sistemi di irrigazione e manutenzione; in alternativa dovrà prevedersi l'impianto di nuova vegetazione tra un sesto e l'altro, in modo da sostituire gradualmente l'agrumeto con la copertura arborea originaria dei luoghi;
  - 6) la nuova arteria, si configuri come una vera e propria "infrastruttura verde", con l'annessione di adeguati spazi di compensazione ambientale, il recupero delle aree libere e areali e fasce alberate, realizzando un "corridoio ecologico-infrastrutturale" che assolva anche al ruolo di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali (anche atmosferici ed acustici) evitando il ricorso a tecniche di tipo artificiale, quali le barriere insonorizzanti, a favore di interventi di tipo naturalistico e di bio-ingegneria;
  - 7) non dovranno essere utilizzati moduli di tipo prefabbricato, ma esclusivamente tecniche di ingegneria naturalistica;
  - 8) nei casi in cui il tracciato autostradale si sviluppi in prossimità di fabbricati rurali a valenza architettonica e/o storica e comunque tipici dell'edilizia rurale locale, si stabilisce una distanza di rispetto minima del tracciato da questi ultimi non inferiore a 50 metri;
  - 9) i viadotti previsti sulle incisioni torrentizie più profonde (Fiume Mulinello, Vallone Porcheria, Torrente S. Calogero) oltre che per le incisioni presenti fra il Km16+500 circa e 18+000 all'uscita della galleria, 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 tipologia di qualità formale da concordare preventivamente con la scrivente;

Per quante attiene agli aspetti della Sezione III Archeologica si ritiene necessaria la sorveglianza dei lavori e l'esecuzione di eventuali saggi preventivi nell'ambito delle aree visualizzate in nero nella planimetria allegata (Contrade Casitta e Buffone in territorio di Augusta, Contrada di Amodio, Loco-Monaco, in territorio di Melilli), indiziate della presenza di resti archeologici tutelabili ai sensi del D.Lgs 490/99.

- la **Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania**, con nota n. 7466 del 10.10.00, qui pervenuta in data 18.10.00 prot. N. ST/407/22544, ha comunicato il proprio parere favorevole al tracciato della variante definita di "monte", per l'attraversamento del fiume Simeto, "a condizione che il progetto esecutivo, che verrà inoltrato a questo Ufficio per l'approvazione definitiva, tenga conto delle seguenti prescrizioni:

- si dovrà prevedere per i viadotti la realizzazione di impalcati metallici trasparenti (travi reticolari che determinano un minore impatto ambientale);
- che le opere in calcestruzzo di notevoli dimensioni (spalle dei viadotti, muri di controripa e sottoscarpa, muri di sostegno, ecc...) vengano mitigate con interventi di bio-ingegneria (inerbimenti, terre armate, rivestimenti, ecc...) evitando pertanto il c.a. a faccia vista;
- che le pile dei viadotti vengano realizzate con sezione ellittica con l'asse maggiore disposto perpendicolarmente all'asse stradale e siano definite con un trattamento corticale la cui



# *Il Ministro dell'Ambiente*

*lavorazione (bocciardatura, scanalatura ecc...) dovrà essere preventivamente concordata con la scrivente previa visione di campionature;*

- *che le caratteristiche delle velette e le coloriture delle ringhiere vengano concordate con la scrivente previa visione di campionature”;*
- *la Soprintendenza, inoltre, ha precisato che gli elaborati da allegare al progetto di cui sopra dovranno riportare fedelmente “il regime vincolistico gravante sui siti che si ricorda sono vincolati ai sensi del D.lgs n. 490/99, art. 146 lettera c”.*

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità di quanto comunicato dalle suddette Soprintendenze, esprime parere favorevole, in ordine alla predetta richiesta della Provincia Regionale di Siracusa, di concerto con l'Ente Nazione per le Strade-Ufficio Speciale per la Grande Viabilità in Sicilia, di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con il rispetto assoluto delle condizioni sopra specificate;*

**preso atto** che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata relativamente al progetto di base:

- 1) con nota del 11/2/2000 Leone La Ferla S.p.A. Calce e derivati – Villasmundo (SR) e con nota del 10/2/2000 Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona a sud dell'area di sviluppo industriale della Sicilia orientale-Siracusa chiedono lo spostamento del tracciato autostradale, nel tratto tra il km 24+100 ed il km 24+800 ed in particolare l'area di svincolo con la S.P. Villasmundo Augusta, al fine di salvaguardare le porzioni di proprietà individuate.
- 2) con nota del 7/4/2000 il Sig. Platania Giuseppe chiede di traslare il tracciato di poche decine di metri, ad ovest del terreno di proprietà, al fine di non arrecare danni alle attività svolte.
- 3) con nota del 10/2/2000 le Aziende Agricole Marcello Conti, Dott. Roberto Conti e Salvatore Bilingeri chiedono uno spostamento dell'asse viario ad ovest di quello di progetto nel tratto compreso tra le progressive 14+125 e 16+800.
- 4) con nota del 8/2/2000 lo Studio Tecnico Geom. Giuseppe Ferrante chiede che il tracciato autostradale in corrispondenza della progressiva km 10+200 circa venga spostato verso est, avvicinandosi il più possibile alla S.S. 114, in modo da non interessare i numerosi fondi agrumetati.
- 5) con nota del 8/2/2000 lo Studio di Ingegneria Ing. Francesco La Ferla – Augusta (SR) incaricato dai Sig. Coco Gaetano, Coco Sebastiano e Musumeci Maria proprietari dell'azienda zootecnica chiede che il tracciato venga traslato in direzione ovest o est per 150 metri circa, onde evitare interferenze con l'attività della azienda;

**a seguito della ripubblicazione sono pervenute altre due osservazioni:**

- 1) Con nota del 25/8/2000 la Società Artigiana Caracciolo Basilio e C. S.n.c. – Carlentini (SR) e Azienda di Agriturismo “La Pirrera” – Carlentini (SR) propone una variante dello svincolo SS 194 Siracusa – Lentini in quanto la scelta progettuale adottata interferisce con le aree di proprietà dell'Azienda di Agriturismo.
- 2) Con nota del 18/8/2000 il Sig. Platania Giuseppe chiede di traslare il tracciato di poche decine di metri, ad ovest del terreno di proprietà, al fine di non arrecare danni alle attività svolte;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al completamento del collegamento a carattere autostradale Catania-Siracusa relativo al tratto compreso tra la tangenziale di Catania e lo Svincolo di Augusta dove si allaccia al tratto autostradale esistente che prosegue per circa 45 km fino a Siracusa da realizzarsi nei Comuni di Carlentini, Augusta e Melilli (SR) località Passo Martino ed il km 130+400 della S.S. 114 presentato dalla Provincia Regionale di Siracusa unitamente all'ANAS-Ufficio Speciale della Grande Viabilità in Sicilia **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) lo Svincolo di interscambio tra l'asse stradale e la S.S.194 per Lentini dovrà essere modificato arretrando i rami di innesto sulla S.S. 194 come riportato nella nota ANAS del 27 settembre 2000, al fine di mantenere l'attuale ingresso dell'Azienda Agrituristica "La Pirrera";
- b) il tracciato tra le progressive km 11+200 circa e km 14+200 dovrà essere traslato verso valle al fine di salvaguardare il complesso rurale di S. Leonardo.  
Tale spostamento dovrà garantire una idonea distanza dal complesso nonché garantire il migliore inserimento paesaggistico e visivo. In particolare la soluzione progettuale per il tratto in viadotto dovrà conseguire un livello qualitativo adeguato alla specificità dei luoghi;
- c) al fine del pieno riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi è opportuno realizzare per primi i lotti 4 e 5. Tale organizzazione infatti conduce ad un risparmio di inerti da estrarre dalle cave di circa 2 milioni di m<sup>3</sup> con evidenti vantaggi ambientali;
- d) la superficie occupata dai cantieri appare eccessiva rispetto alle necessità e pertanto si prescrive di ridurla compatibilmente con le esigenze lavorative e di buon funzionamento delle operazioni del cantiere stesso;
- e) i previsti passaggi idraulici in corrispondenza del rilevato posto tra il Viadotto Simeto e il Viadotto Gornalunga, dovranno essere dimensionati in funzione delle portate transitanti nell'area di esondazione, con tempi di ritorno centennali e verificate alle portate con tempo di ritorno millenario. La sezione dovrà pertanto essere calcolata in modo da non provocare rigurgiti a monte dell'area. Più in generale i vari attraversamenti dei corsi d'acqua non dovranno comportare modifiche idrauliche rispetto a quelle degli alvei naturali e non dovranno alterare il regime di trasporto solido a valle dell'attraversamento;
- f) in corrispondenza del lungo rilevato tra il viadotto Simeto e il Gornalunga al fine di rendere più permeabile il territorio alla fauna e mitigare l'effetto barriera della strada dovranno essere realizzati altri sottopassi faunistici oltre a quello previsto al km 3+150. Tali sottopassi dovranno essere collocati in funzione della morfologia e orientativamente con una frequenza di uno ogni 300 m. Dovranno essere realizzati con scatolari di dimensioni di almeno 3-4 m di larghezza e di 1.5 m di altezza. Il fondo deve essere realizzato a quota e con sistemi di drenaggio tali da garantire il transito terrestre degli animali. Il sistema di recinzione previsto dovrà avere una altezza minima 1,25 m e con maglia decrescente, con la parte inferiore interrata, in funzione della fauna interessata e raccordando la recinzione ai previsti sottopassi e viadotti, ponti ecc;
- g) al fine di una ricomposizione morfologica agricola, naturalistica dei luoghi dovranno essere dismessi i seguenti tratti di strada:
  - tratto di circa 200 m tra il Fiume Gornalunga ed il Canale Benante (strada vicinale all'altezza del km 4+200);
  - tratto di circa 250 m in prossimità dell'uscita della galleria S. Dimitri sulla Piana Pantano di Lentini;



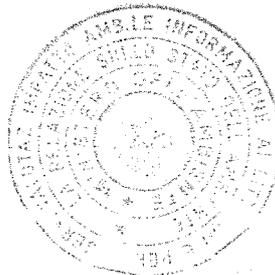
# Il Ministro dell'Ambiente

- brevi tratti interni e in prossimità dello svincolo con la S.S. 194 all'altezza del km 12+000;
  - tratto di circa 80 m in prossimità del fosso Damiano all'altezza del km 14+500;
  - per questi tratti si dovranno prevedere la riassegnazione all'uso agricolo, a seguito della ricomposizione del substrato di terreno vegetale;
- h)** per le mitigazioni dell'inquinamento da rumore dovranno essere preferiti, ove possibile, i terrapieni rivegetati e le barriere vegetative arbustate (dotati di impianto di irrigazione). Il proponente dovrà assicurare la verifica degli interventi ex post di mitigazione acustica proposti sulla base di misure da effettuare in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura della strada;
- i)** per il controllo dell'inquinamento atmosferico, dovrà essere concordato ed attuato con l'autorità competente, un programma di monitoraggio della qualità dell'aria ed in particolare di NO<sub>2</sub>, CO, PTS, PM<sub>10</sub>, benzo(a) pirene, benzene, nei tratti in prossimità di aree abitate;
- l)** le progettate vasche di trattamento e di separazione di fanghi e olii dovranno prevedere in uscita la realizzazione di ecosistemi filtro con funzione di habitat umidi a ulteriore garanzia di abbattimento di inquinanti residui;
- m)** il progetto deve recepire integralmente le indicazioni contenute nello studio di impatto ambientale relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale e delle barriere antirumore, inserendo le relative voci nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale devono far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Settembre 1997;
- n)** dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Provincia Regionale di Siracusa, all'ANAS-Ufficio Speciale della Grande Viabilità in Sicilia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 1 FEB. 2001



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di n. 7 fogli è contr. d. suo originale.

Roma, li 2-02-2001 Angelini

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI