

S.p.A.

DIREZIONE REGIONALE PER LA SICILIA

PA 12/09

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA

ITINERARIO AGRIGENTO - CALTANISSETTA - A19

S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE"

AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001

Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19

VARIANTE TECNICA N°4

ai sensi dell'art. 176, comma 5, secondo periodo lettera "a" e lettera "b", del D.Lgs. N. 163/2006 e Art. 11 del CSA-NG

CONTRAENTE GENERALE



DIRETTORE DEI LAVORI

Ing. CARLO DAMIANI

GENERALE

Relazione Paesaggistica  
Regia Trazzera

Empedocle 2 s.c.p.a.

Codice Unico Progetto (CUP) : F91B09000070001

9-08

Codice Elaborato:

PA12\_09 - V 0 0 0 G E 2 0 4 I Q 0 2 Z R H 0 0 8 A

Scala:

-----

F							
E							
D							
C							
B							
A	Marzo 2022	EMISSIONE				A. ANTONELLI	A.FINAMORE
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	AUTORIZZATO	

Il Progettista:

Il Consulente Specialista:

Il Geologo:

Il Coordinatore per la sicurezza: Il Direttore dei Lavori:



Responsabile del procedimento: Ing. LUIGI MUPO



INDICE

**Sommario**

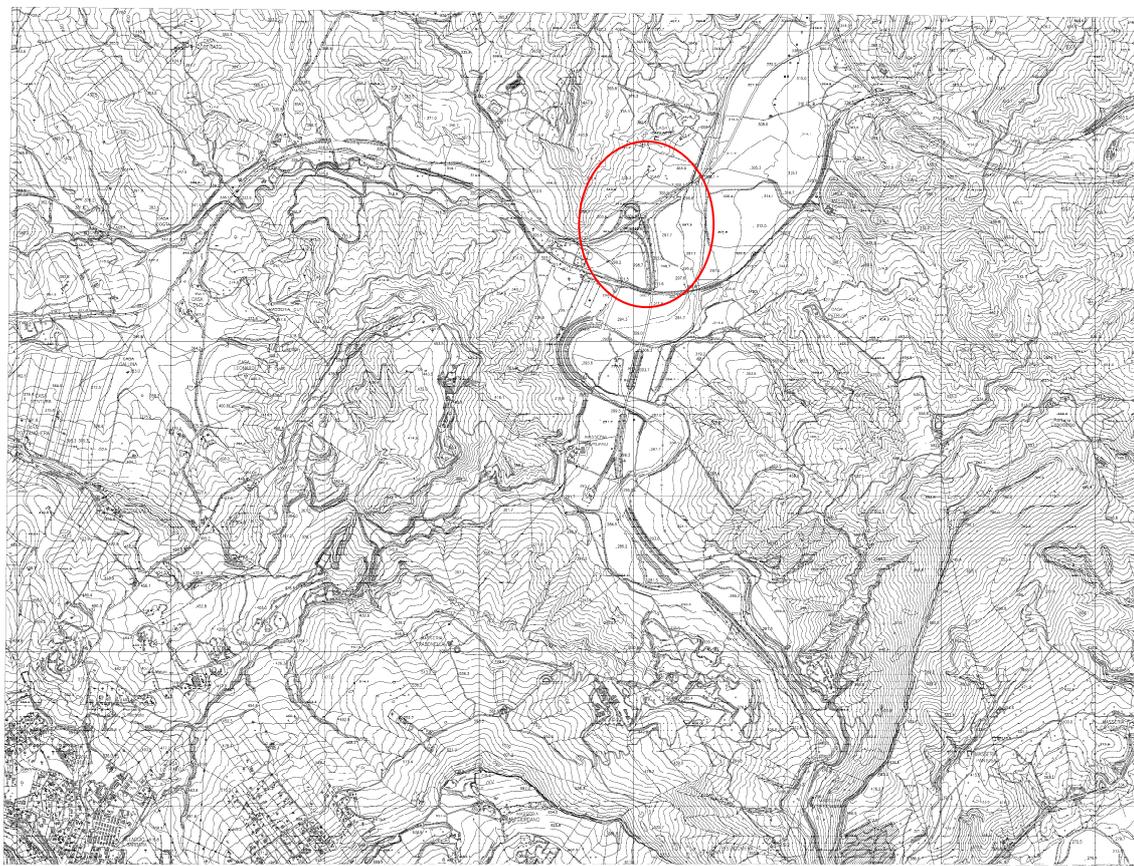
1	UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA.....	2
1.1	P.R.G del Comune di Santa Caterina Villarmosa – Regia Trazzera .....	3
1.2	Gli strumenti di pianificazione paesistica P.T.P. – Regia Trazzera .....	4
2	NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'OPERA .....	4
3	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE .....	6
4	EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA .....	7
5	MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO .....	7

## 1 UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

La presente relazione paesaggistica è redatta ai sensi dell'art. 169 comma 4 del D.Lgs 163/2006 a supporto della documentazione progettuale relativa alla perizia di variante n. 4 nell'ambito dei lavori di ammodernamento ed adeguamento alla Cat. B D.M. 5/11/2001 della S.S. 640 Agrigento – Caltanissetta nel tratto compreso fra il km 44+000 e lo svincolo con l'A19.

La presente si trasmette in seguito alla lettera prot. n. 1981 del 03.03.2022 della Soprintendenza per i Beni Culturali e ambientali di Caltanissetta con la quale si comunicava di integrare il progetto mediante la Relazione paesaggistica per le opere il cui impatto paesaggistico è valutato mediante una documentazione semplificata.

La Regia Trazzera è una strada in terra battura, situata nel territorio di Santa Caterina Villarrosa in provincia di Caltanissetta, il cui tracciato è stato troncato dalla costruzione dello Svincolo tra la SS 640 e la SS 626 e dal viadotto Salso esistente.



**Figura 1 – Corografia scala 1:10.000 – CTR N°631060**

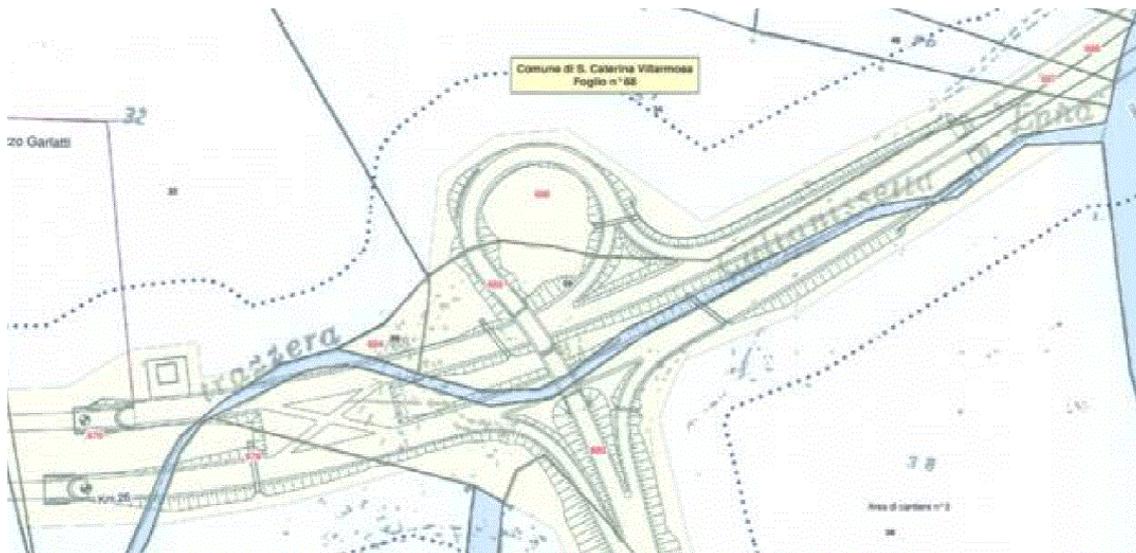


Figura 2 – Sovrapposizione catastale Progetto Definitivo SS 640

### 1.1 P.R.G del Comune di Santa Caterina Villarmosa – Regia Trazzera

L'area interessata dai lavori ricade nel territorio di Santa Caterina Villarmosa in Provincia di Caltanissetta, nella zona territoriale omogena E - Area Agricola.

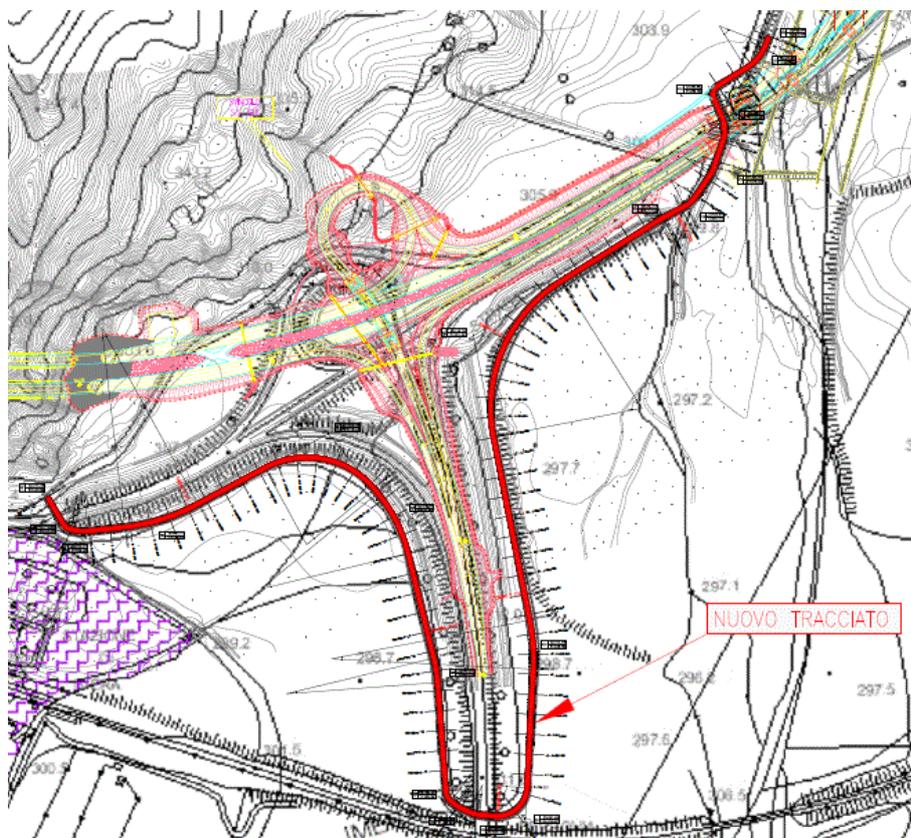
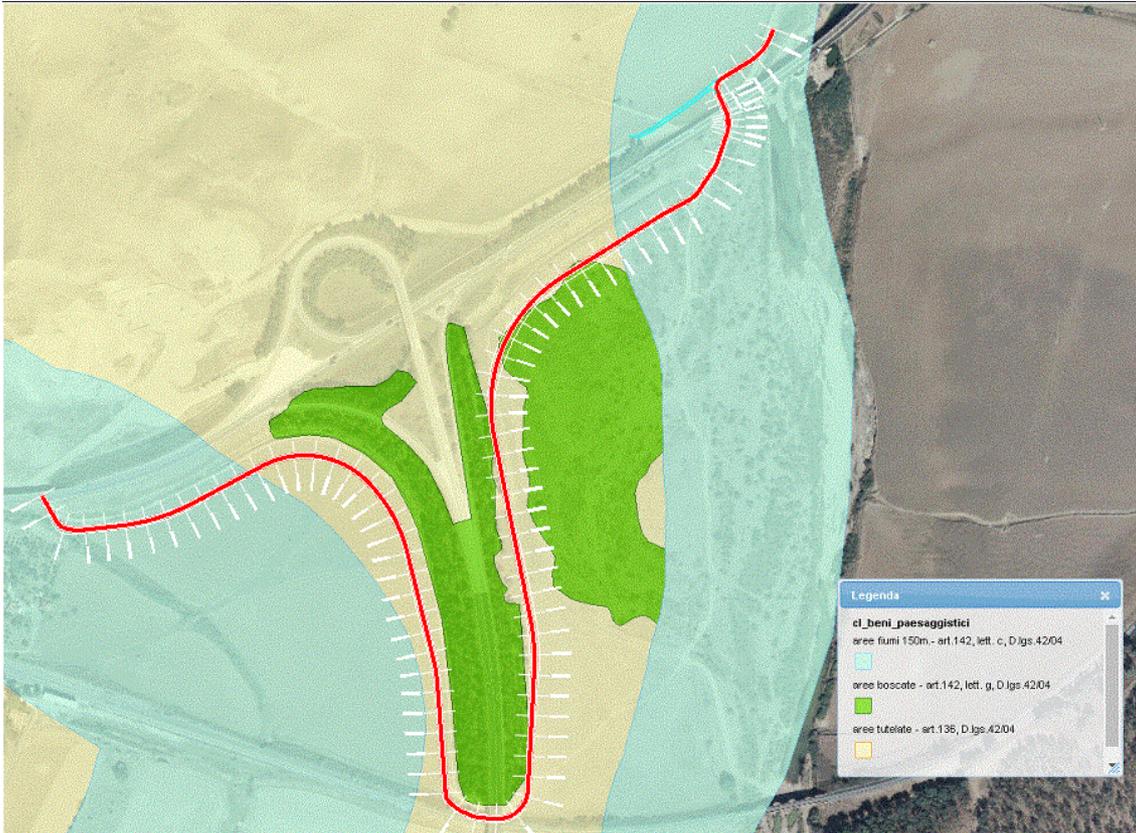


Figura 3 – Stralcio zonizzazione urbanistica

**1.2 Gli strumenti di pianificazione paesistica P.T.P. – Regia Trazzera**

Il tracciato interferisce con le seguenti aree tutelate ai sensi dell’articolo 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche.



**Figura 4 – Piano Paesaggistico – Carte delle componenti del paesaggio- Regia Trazzera**

**2 NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL’OPERA**

La costruzione dello svincolo ha portato all’interruzione della Regia Trazzera utilizzata dai frontisti per accedere ai propri fondi agricoli. Quest’ultimi, per accedere ai propri fondi, hanno sfruttato le aree di esproprio della SS 640 esistente costituendo un percorso in terra battuta a tratti difficilmente distinguibile dal terreno agrario ed avente una lunghezza di circa 600m. Tale percorso si diparte dalla vicinale Tutolifi in C.da Cozzo Galatti intersecando la Regia Trazzera Caltanissetta Enna per poi costeggiare lo svincolo con la SS 626, la SS 640 ed il Fiume Salso, sino all’area Forestale.

Si è scelto di procedere allo sviluppo di un nuovo tracciato sul versante Sud Orientale della SS 640 avente lunghezza pari a 1673 m. Tale scelta progettuale è stata dettata dalla particolare morfologia scoscesa che interessa i versanti prospicienti l’imbocco lato A19 della Galleria Cozzo Garlatti ed il versante nord occidentale dello Svincolo con la SS 626. Il nuovo tracciato non avrà significati impatti sul paesaggio, in quanto occuperà in parte un tracciato in terra battuta esistente, e sarà realizzato con materiale di cava inerte, in analogia alle caratteristiche del tracciato esistente.

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

Si è infatti deciso di adeguare una strada interpodereale esistente (vedi figura seguente) ed al fine di preservarne la ruralità ed il rapporto con l'ambiente agrario circostante si è deciso di non utilizzare conglomerati bituminosi per il piano viario, preferendo l'uso di materiali aridi "terra battuta".



Figura 5 strada interpodereale esistente

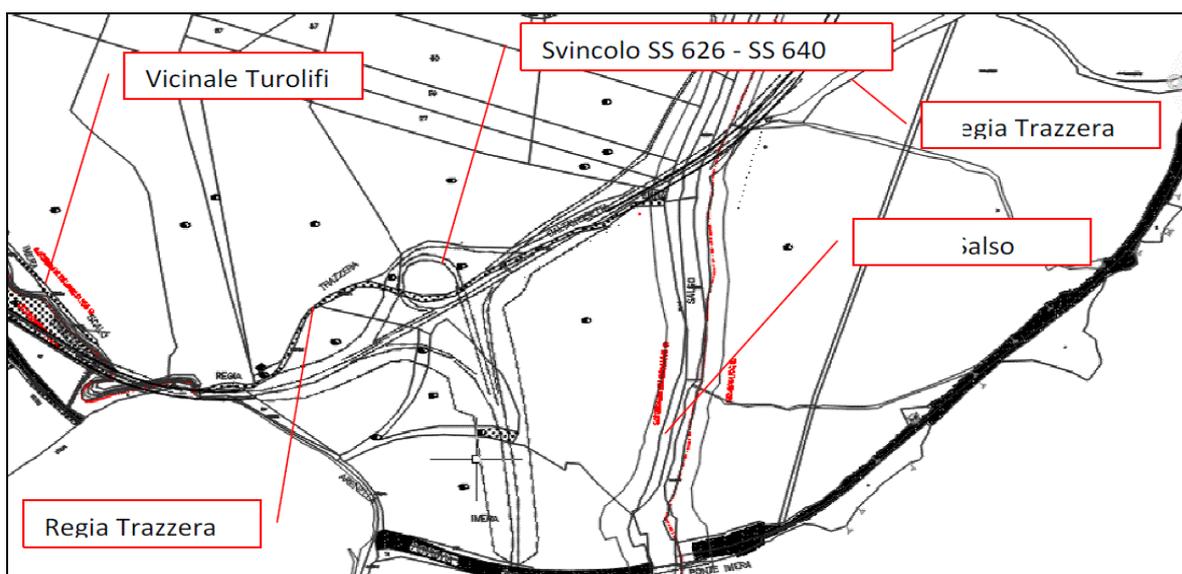


Figura 6 – Planimetria catastale ante

### 3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE

Per ripristinare la funzionalità della viabilità, si prevede di adeguare il piano viario della strada interpodereale sul versante Sud orientale della SS640, per una lunghezza pari a circa 1673 mt. Il tracciato si sviluppa a partire dalla Regia Trazzera nei pressi della spalla lato A 19 del Viadotto Imera esistente, attraversa il Viadotto e prosegue costeggiando la SS640, la rampa di uscita dello svincolo con la SS626 e quindi la SS 626 stessa in direzione Gela, fino alla spalla lato SS 640 del Viadotto Giumentaro sulla SS 626; a questo punto il tracciato attraversa la SS 626 in ombra al Viadotto Imera, per poi tornare indietro costeggiando la SS 626 e a seguire la SS 640 sino alla spalla lato AG del costruendo viadotto Salso che viene attraversato in corrispondenza della campata 1, a questo punto la pista si ricollega al tracciato esistente.

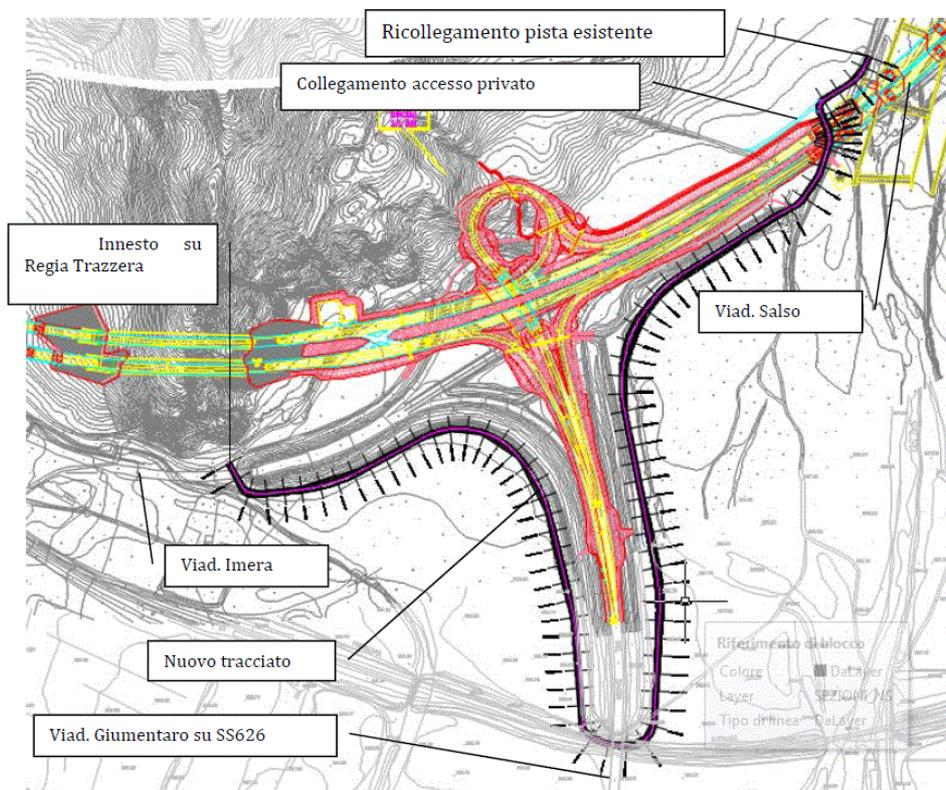
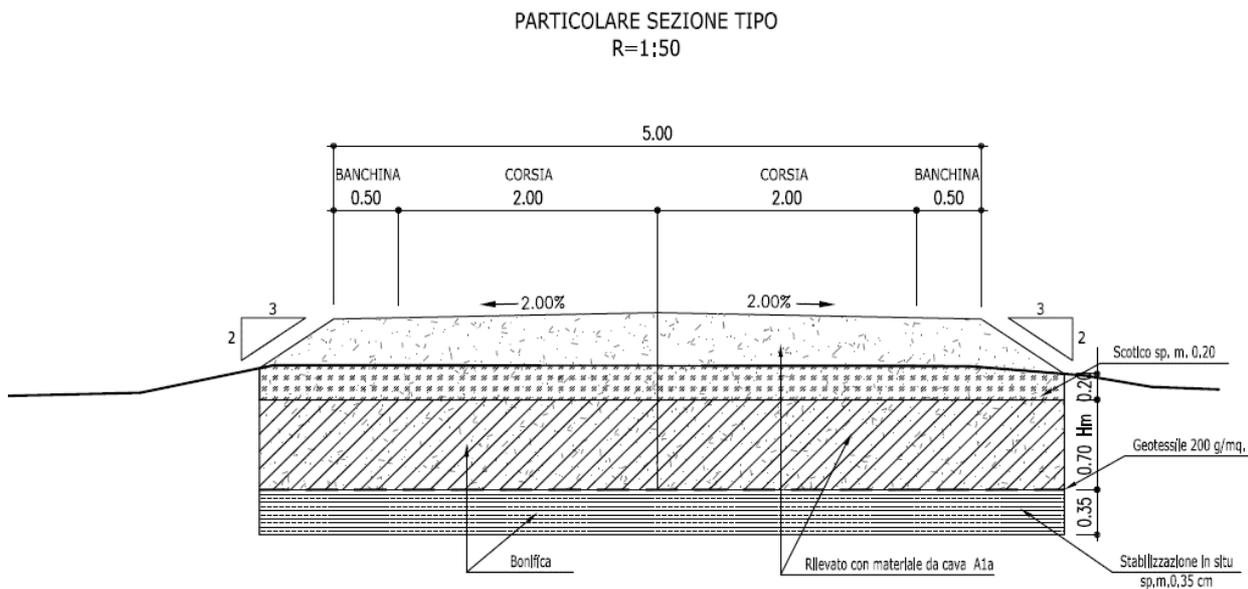


Figura 7 – Stralcio planimetrico nuovo tracciato

In analogia alle caratteristiche del tracciato esistente si prevede di realizzare una pista in materiale di cava inerte, con l'aggiunta di un pacchetto di fondazione stradale di spessore pari a 125 cm. La larghezza della carreggiata, ivi comprese le banchine da 0.50 mt, risulterà pari a 5 m. Inoltre, si prevede la realizzazione di attraversamenti idraulici per riconnettere il reticolo idraulico intersecato dalla pista.

## RELAZIONE PAESAGGISTICA



**Figura 8 – Sezione tipo intervento**

### 4 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Dal punto di vista plano-altimetrico il nuovo tracciato risulta coincidente con il tracciato in terra battuta esistente, pertanto, dal punto di vista dell'interferenza con il paesaggio l'opera non genera impatti aggiuntivi, grazie alla scelta di materiali con tonalità di colore che si adattano al paesaggio circostante.

Le sistemazioni idrauliche saranno realizzate privilegiando materiali naturali e garantiranno la salvaguardia della conformazione morfologica naturale.

L'opera è funzionale alla preservazione della continuità del paesaggio agrario garantendo nel contempo le condizioni di accessibilità ai fondi in modo da evitare danni ai fattori produttivi locali, caratterizzati da allevamenti e produzioni cerealicole.

### 5 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

La soluzione proposta presenta più punti che contribuiscono ad inquadrare il progetto come migliorativo, tali aspetti sono di seguito esaminati nei caratteri principali:

- ❑ Omogeneità delle soluzioni progettuali;
- ❑ Durabilità dell'opera;
- ❑ Preservazione del profilo morfologico naturale con contestuale salvaguardia della permeabilità visiva ed ambientale;

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

- ❑ Riduzione dei dissesti idrogeologici;
- ❑ L'utilizzo di materiale con la stessa tonalità di colore dell'ambiente circostante, integra l'opera nel contesto naturale;
- ❑ La nuova sistemazione idraulica del versante contribuisce a ridurre l'erosione.