

ITINERARIO

TRAPANI - MAZARA DEL VALLO

VARIANTE ALLA S.S.115 "SUD OCCIDENTALE SICULA"
 DALLO SVINCOLO "BIRGI" SULLA A29/DIR AL COLLEGAMENTO ALLA S.S. 115 AL KM 48+000
 1° STRALCIO FUNZIONALE MARSALA SUD - MAZARA DEL VALLO

PROGETTO DEFINITIVO

COD. PA757

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

PROGETTISTA E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE
 DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

*Ing. Antonio Scalamandrè
 Ordine ing. di Frosinone n. 1063*

GEOLOGO:

*Dott. Flavio Capozucca
 Ordine geologi del Lazio n. 1599*

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Arch. Roberto Roggi

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. Luigi Mupo

Fascicolo Pareri

CODICE PROGETTO

NOME FILE

T00EG00GENRE03A

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO

LIV. PROG. ANNO

D P P A 0 7 5 7 **D** **2 2**

CODICE
 ELAB.

T 0 0 E G 0 0 G E N R E 0 3

A

D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Si riporta di seguito l'elenco dei pareri allegati al presente fascicolo.

Iter di Legge Obiettivo ex del DPR 443/2001 sul progetto preliminare intero intervento (periodo 2004-2012)

Sono stati acquisiti tutti i pareri endoprocedimentali propedeutici all'approvazione dell'intero intervento Trapani-Mazara del Vallo. L'iter approvativo sull'intervento complessivo è stato tuttavia sospeso in attesa del finanziamento dell'intervento, intervenuto con la sottoscrizione dell'APQ nel 2017 che ha reso disponibili i finanziamenti per la realizzazione del solo 1° stralcio funzionale da Marsala sud a Mazara del Vallo.

1. Parere favorevole ai fini della procedura VIA della Provincia di Trapani – Area Opere Pubbliche e Gestione del Territorio, reso con nota prot. n. 68537/08/4 del 15/11/2004;
2. Parere favorevole con prescrizioni della Regione Siciliana - Soprintendenza BB.CC.AA. – Servizio per i Beni Archeologici, reso con nota prot. 223/2006 del 24/01/2006;
3. Parere paesaggistico ai sensi art. 146 del D.Lgs. 42/2004 della Regione Siciliana – Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana – Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana – Servizio Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Trapani, reso con nota prot. 7674 in data 25/10/2011 con cui è stato riemesso il precedente parere favorevole prot. 2036 del 3/3/2006;
4. Parere del Presidente della Provincia di Trapani, reso con nota prot. 5747/TA del 30/01/2007;
5. Giudizio positivo di compatibilità ambientale e valutazione di incidenza con prescrizioni della Regione Siciliana, Assessorato Territorio ed Ambiente (ARTA) – Dipartimento Regionale – Territorio e Ambiente - Servizio 2 VAS VIA, reso con nota prot. 79111 del 21/10/2009;
6. Parere favorevole al fine della localizzazione Urbanistica, della Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale Urbanistica, reso con nota prot. n. 81080 del 30/10/2009;
7. Nulla osta con prescrizioni ai fini del vincolo idrogeologico della Regione Siciliana – Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente – Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana - Servizio Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Trapani – U.O. Tutela Vincolo Idrogeologico, reso con nota prot. n. 36850 del 02/11/2011;
8. Parere favorevole con prescrizioni ex art. 13 L. 64/1974, ai fini della compatibilità del progetto con le condizioni geologiche e geomorfologiche delle aree interessate, della Regione Siciliana – Assessorato Regionale – Infrastrutture e della Mobilità – Dipartimento Tecnico – Ufficio del Genio Civile di Trapani, reso con nota prot. n. 262737 del 30/11/2011;
9. Parere del Presidente della Regione Siciliana, reso con nota prot. 13/04 del 2012 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine del perfezionamento dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;

10. Parere favorevole ai fini della compatibilità ambientale dell'opera del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea – Servizio IV Tutela e Qualità del Paesaggio, reso con nota prot. n. DGPBAAC/34.19.04/8584 del 21/03/2012;
11. Parere favorevole dell'Aeronautica Militare – 16° Reparto Genio Campale, reso con nota prot. RGC-16/43/47112/1-6-129-04 del 2004, relativo agli aspetti demaniali di competenza;
12. Parere favorevole di RFI, reso con nota prot. DMA/DCI_PA.TE.04 del 09/09/2004;
13. Parere favorevole del Comune di Marsala, reso con le note prot. 40228/45033 del 14/09/2004 e prot. 61936 del 22/12/2004, relative alle condotte idriche che interferiscono con il progetto;
14. Parere favorevole SNAM Rete Gas – reso con le note prot. DI-SIC/727/Alì del 10/04/2006, prot. DI-SIC/812/Alì del 24/04/2006, prot. DI-SIC/813/Alì del 24/04/2006, prot. DI-SIC/815/Alì del 24/04/2006, relative ai gasdotti che interferiscono con il progetto.

Progetto di fattibilità tecnico economica 1° Stralcio (periodo 2019-2022)

Di seguito all'intervenuto finanziamento, Anas ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di riavviare le procedure autorizzative di Legge Obiettivo.

A seguito della richiesta del MIT, il progetto nel 2020 è stato adeguato alle intervenute normative e modificato senza comportare alcuna variazione significativa alle caratteristiche fondamentali dell'infrastruttura del progetto redatto nel 2004, sul quale sono stati espressi i pareri favorevoli dagli enti competenti, nell'ambito delle procedure approvative di legge obiettivo.

Sul progetto di fattibilità tecnico economica sono stati acquisiti i seguenti pareri:

1. Conferma della validità del giudizio positivo di compatibilità ambientale del 2009 della Regione Siciliana, Assessorato Territorio ed Ambiente (ARTA) – Dipartimento Regionale – Territorio, reso con nota prot. 20210 del 26/03/2019, per il quale non è prevista scadenza, in cui l'ARTA segnalava il cambio di Autorità procedente dalla Regione al Ministero della Transizione Ecologica con riferimento all'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006 (valutazione preliminare) da avviare sulle modifiche non sostanziali intervenute al progetto.
2. Parere favorevole con prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, reso con nota prot. 21/2021 del 20/05/2021 (prot. Anas CDG-341366 del 31.05.2021) sul progetto di fattibilità tecnico economica, ai sensi del combinato disposto dell'art. 215, commi 3 e 5, del D.Lgs 50/2016 e del D.M. 467/2020;
3. Approvazione piano indagini archeologiche della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Trapani - S20.4 Sezione per i Beni Archeologici, nell'ambito della verifica preventiva di interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. il 29.05.2021, reso con nota prot.

prot. 2333/4a del 10/02/2022 con cui è stato confermato il precedente parere favorevole 7973/4a del 26/06/2020;

Progetto definitivo 1° Stralcio (2022)

Alla luce del cambio di Autorità procedente dalla Regione al Ministero della Transizione Ecologica e delle modifiche non sostanziali apportate al progetto, di cui al parere di compatibilità ambientale rilasciato dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente (ARTA) nel 2009, si rende necessario l'avvio di una nuova procedura presso il MiTE.

Al fine di ottimizzare i costi e i tempi complessivi di autorizzazione dell'intervento, l'iter procedurale prosegue in via ordinaria uscendo così dal regime di Legge Obiettivo.

Sul progetto definitivo sono stati acquisiti i seguenti pareri:

1. Parere favorevole della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Trapani - S20.4 Sezione per i Beni Archeologici, reso con nota prot. 4892 del 24.03.2022.



Provincia Regionale di Trapani

AREA 4

Opere Pubbliche e Gestione del Territorio

Prot. n.

68537/OP/4

Trapani 15 NOV. 2004

Oggetto: *Parere ex. Art. 5 D.P.R. 12 aprile 1996 – Procedura di valutazione impatto ambientale relativa alla realizzazione della variante alla S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula” compresa fra lo svincolo “Birgi” sulla A29/dir e il collegamento alla S.S. 115 al Km 48+000 in corrispondenza all’abitato di Mazara del Vallo.*

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Via Ugo La Malfa 169
90147 Palermo

ANAS S.p.A.	
23.11.04 022576	
Direzione Centrale Lavori	
ANAS S.p.A.	092719
092719	22.NOV 2004
PROTOCOLLO GENERALE	

Comune di PACECO

Comune di TRAPANI

Comune di MARSALA

Comune di PEROSINO

Comune di MAZARA DEL VALLO

Direzione Centrale Lavori

ANAS S.p.A.
Direzione Generale
Via Mozambico 10
00185 ROMA

Esaminata lo studio di impatto ambientale relativo alla realizzazione dell’opera citata in oggetto.

Si esprime

parere favorevole

alla concessione, da parte di codesto Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, all’ANAS s.p.a., dell’autorizzazione a realizzare della variante alla S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula compresa fra lo svincolo “Birgi” sulla A29/dir e il collegamento alla S.S. 115 al Km 48+000 in corrispondenza all’abitato di Mazara del Vallo.

Il Responsabile del Procedimento
(Dott. Giuseppe Pipitone)

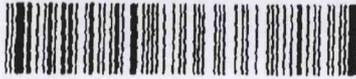
Il Direttore dell’Area 4
(Ing. P. Musillami)

Ing. Russo/Musillami

Moro

15 1483918 24.01.06

MNND S.p.A.



Prot. CDG-0009565-A del 22/01/2007
1477495

REPUBBLICA ITALIANA

MINISTERO REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO



Regione Siciliana

MINISTERO REGIONALE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO

ASSESSORATO DEI BENI CULTURALI ED
AMBIENTALI E DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE
DIPARTIMENTO REGIONALE BB.CC.AA. ED E.P.
SOPRINTENDENZA BB.CC.AA - TRAPANI
Servizio per i Beni Archeologici
SERVIZIO II

via Garibaldi, 93 - 91100 TRAPANI
TEL.: 0923 808111 - FAX: 0923 23423
Risposta a
Del

Servizio II - Protocollo N. 123.

Trapani li

OGGETTO : Itinerario Gela- Agrigento- Trapani. Tratto Trapani- Mazara del Vallo. Variante alla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A 29/dir. e il collegamento alla S.S. 115 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo.
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Regionale ai sensi dell'art. 18 D. leg. 190/02 e s.m.j.l.

Alla Direzione Generale
dell'ANAS S.p.A
Via Mozambano, 10
00185 ROMA

CON RIFERIMENTO alla Vs. nota pervenutaci con prot. 7652/II del 18/12/2006.

FACENDO SEGUITO alla nota prot. 4653, trasmessa in data 13 dicembre 2005 al Servizio per i Beni Architettonici, Paesistici, Naturali, Naturalistici, Urbanistici, che ad ogni buon fine si allega in copia.

VISTE le Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale approvato con D. R. n. 6080 del 21/05/1999.

CONSIDERATO che un tratto della variante alla S.S. 115 in oggetto specificata, corre in prossimità di Baglio Cozzogrande, insediamento ellenistico individuato nell'elenco dei siti archeologici delle citate Linee Guida e che inoltre il tratto corrispondente allo svincolo Granatello ricade nella zona archeologica di Baglio Granatello indicata come insediamento di età ellenistico-romana nelle stesse Linee Guida;

per quanto sopra evidenziato, si prescrive quanto segue:

che venga comunicata con congruo anticipo la data d'inizio dei lavori che dovranno essere sottoposti, relativamente alle operazioni di scavo, al controllo del personale tecnico scientifico di questa Soprintendenza.

in particolare che nell'area di Baglio Granatello, ai sensi dell'art. 28 comma 4 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio pubblicato con D. Leg. 42/2004, vengano eseguiti saggi archeologici preventivi a spese di codesto Ente.

Restano in ogni caso salvi gli obblighi derivanti dall'art.90 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio pubblicato con D.Leg. 42/2004, riguardanti le eventuali scoperte archeologiche.

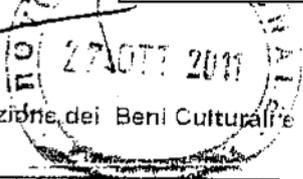
VISTO IL SOPRINTENDENTE
(Arch. Giuseppe Gini)

MGG

DISTRIBUIRE A
<input type="checkbox"/> DIRIGENTI
<input checked="" type="checkbox"/> COORDINATORE
<input type="checkbox"/> PIANIFICAZIONE
<input type="checkbox"/> PROGETTAZIONE
<input type="checkbox"/> SEG. TECNICA
<input type="checkbox"/> AMM.VA LEGALE
<input type="checkbox"/> INFORMATICA
<input type="checkbox"/> SERVIZI
<input type="checkbox"/> SEGRETERIA
TRACCI MAZARA

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
PER I BENI ARCHEOLOGICI
(Dott. ssa Caterina Greco)

Prof. Paternò



Servizio Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

Conoscenza, Tutela e Valorizzazione dei Beni Culturali e Ambientali
via Garibaldi, 93 - 91100 Trapani

via Garibaldi, 93 - 91100 Trapani
tel. 0923-808111 - fax 0923-23423
e-mail: soprintp@regione.sicilia.it
www.regione.sicilia.it/beniculturali/soprintp

U.O. VII - Beni Paesistici, Naturali e Naturalistici
tel. 0923 - 808216 / 808221
e-mail: soprintp.uo7@regione.sicilia.it

U.O. VIII - Beni Archeologici
tel. 0923 - 808236
e-mail: soprintp.uo8@regione.sicilia.it

Rif. nota: Prot. n. del

Trapani Prot. n. **7674** del **25 OTT. 2011**

PROT ENTRATA
n° **63140**

Allegati n. **13**

Posizione **PP.UU. XII - 958** (citare nella risposta)

RACCOMANDATA A/R

OGGETTO: MAZARA DEL VALLO- PROGETTO PRELIMINARE DI VARIANTE ALLA ss 115 "SUD OCCIDENTALE SICULA" DALLO SVINCOLO BIRGI SULLA A29/DIR AL COLLEGAMENTO ALLA SS. 115 AL KM 48+000
Ditta: **PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI!**

→ **ALLA PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI**

VISTI gli artt. 136 e 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, approvato con Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42, pubblicato nel Supplemento Ordinario n. 28/L alla G.U. n. 45 del 24/02/04 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il D.A. del 12.02.81 n°104 (G.U.R.S. n°29 del 06.06.1981) con il quale è stato sottoposto a vincolo di notevole interesse pubblico parte del territorio del Comune di Mazara del Vallo ed il relativo verbale affisso all'Albo Pretorio del Comune in data 24/11/74;

VISTO il Decreto Assessoriale n. 3991 del 18/11/77 (G.U.R.S. n. 6 del 11/02/78) con il quale è stato sottoposto a vincolo di notevole interesse pubblico parte del territorio del Comune di Marsala ed il relativo verbale affisso all'Albo Pretorio del Comune in data 21/11/74;

FATTI SALVI i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra norma di legge e senza pregiudizio dei diritti di terzi, questa Soprintendenza, in esito alla nota sopra distinta, AUTORIZZA l'esecuzione delle opere di cui all'accluso progetto, ai sensi dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, in quanto compatibili rispetto ai valori paesaggistici.

Per quanto di competenza dell' U.O. VIII per i Beni Archeologici, si dispone che la ditta concordi con congruo anticipo con la stessa Unità la data di inizio dei lavori e si riserva di effettuare dei sopralluoghi di verifica, mediante proprio personale tecnico-scientifico

Tale progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici approvati e al presente provvedimento.

Ogni eventuale variante dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Soprintendenza, per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 167 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Ai sensi dell'art. 146, comma 4 del predetto Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, la presente autorizzazione paesaggistica costituisce atto autonomo e presupposto rispetto al permesso di costruire o agli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio e, in forza del medesimo comma, è valida per un periodo di cinque anni scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. Conseguentemente resta fermo l'obbligo dell'osservanza e del rispetto d'ogni ulteriore e più restrittiva norma.

La Ditta ha l'obbligo di comunicare, a questo Servizio, la data di inizio e fine lavori allegando, a quest'ultima, una dichiarazione con la quale il Direttore dei Lavori attesti la conformità delle opere realizzate al presente provvedimento. Questo ufficio, si riserva inoltre, qualora lo ritenga necessario, di richiedere eventuale documentazione fotografica.

Il Dirigente dell'Unità Operativa VII
Arch. Paola Misuraca

Visto il Soprintendente
Dott. Sebastiano Tusa



Il Dirigente dell'Unità Operativa VIII
dott.ssa Rosetta Giglio

Responsabile procedimento	arch. Michele COLOMBA			(se non compilato il responsabile è il dirigente preposto alla struttura organizzativa)					
Stanza	28	Piano	3	Tel.	0923 808229	Durata procedimento		(ove non previsto da leggi o regolamenti è di 30 giorni)	
Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP)	urpsoprintp@regione.sicilia.it			Responsabile:	arch. Girolama FONTANA				
Stanze	Piano	Tel.		Orario e giorni ricevimento		10,00 - 13,06 Martedì e 15,30 - 17,30 Mercoledì			

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO DEI BENI CULTURALI ED
AMBIENTALI E DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE
DIPARTIMENTO REGIONALE BB.CC.AA. ED E.P.
SOPRINTENDENZA BB.CC.AA. - TRAPANI
Servizio per i Beni Architettonici, Paesistici,
Naturali, Naturalistici, Urbanistici
Unità Operativa V

SERVIZIO 1° - PROT. N. 2.036

Posizione PP.UU. XII - 958 (citare nella risposta)

ALLEGATI N. 3

RACCOMANDATA A.R.



DISTRIBUIRE A	
<input type="checkbox"/>	DIRIGENTI
<input checked="" type="checkbox"/>	COORDINATORE
<input type="checkbox"/>	PROGRAMMAZIONE
<input type="checkbox"/>	PROGETTAZIONE
<input type="checkbox"/>	SEG. TECNICA
<input type="checkbox"/>	AMM.VA LEGALE
<input type="checkbox"/>	INFORMAT
<input type="checkbox"/>	SERVIZI
<input type="checkbox"/>	SEGRETEF
<input type="checkbox"/>	QUALITA'
<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	_____

NUMERO DI CODICE FISCALE 80012000828
PARTITA I.V.A. 02711070827

3 MAR. 2006

via Garibaldi, 93 - 91100 TRAPANI
TEL: 0923 808111 - FAX: 0923 23423

RISPOSTA A

INVIATA

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0020204-A del 13/03/2006

52662A

ALLA DITTA ANAS spa
DIREZIONE CENTRALE PROGRAM. E PROG.
VIA MONZAMBANO, 10
00185 ROMA

AL COMUNE DI MAZARA DEL VALLO

**OGGETTO: MAZARA DEL VALLO - PROGETTO PRELIMINARE DI VARIANTE ALLA SS. 115
"SUD OCCIDENTALE SICULA" - DITTA: ANAS spa**

VISTO l'art. 136 del Decreto Legislativo 22/01/2004, n° 42, sui beni culturali e del paesaggio;

VISTO il D.A. del 12/02/81 n° 104 (G. U. R. S. n° 29 del 06/06/81) con il quale è stato sottoposto a vincolo di notevole interesse pubblico parte del territorio del Comune di Mazara del Vallo;

VISTO il precedente N. O. di Massima n° 4269 del 12/08/2002;

VISTA la nota del Servizio per i Beni Archeologici n° 4653/II del 13/12/2005;

Questa Soprintendenza, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistica-edilizia, in esito alla nota sopra distinta **APPROVA** l'accluso progetto, ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 41/04, alle seguenti condizioni:

- Venga comunicata con congruo anticipo al Servizio per i Beni Archeologici, la data di inizio dei lavori da eseguire che si riserva di effettuare dei sopralluoghi di verifica, mediante proprio personale tecnico-scientifico.

Tale progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici approvati e al presente provvedimento con le prescrizioni sopraelencate. Ogni eventuale variante dovrà essere preventivamente approvata dalla Soprintendenza, per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 167 del D.Lgs. 42/04.

L'approvazione della Soprintendenza è data ai fini della tutela paesaggistica ed ambientale ed è valida ai sensi dell'art. 16 del R.D. 03/06/1940, n.1357, per un periodo di cinque anni trascorso il quale, l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova approvazione.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, entro trenta giorni dalla data di ricezione dello stesso, ricorso gerarchico all'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali e della P.I., ai sensi del D.P.R. 1199/71, ovvero ricorso giurisdizionale entro il termine di sessanta giorni.

La Ditta ha l'obbligo di comunicare la data di inizio e fine lavori allegando, a quest'ultima, una dichiarazione con la quale il Direttore dei Lavori asseveri la conformità delle opere realizzate al presente provvedimento.

Questo ufficio, si riserva inoltre, qualora lo ritenga necessario, di richiedere eventuale documentazione fotografica.

IL DIRIGENTE DELL'UNITA' OPERATIVA
(Ing. Sergio ALESSANDRO)



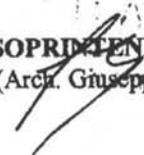
IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO II
(Dott.ssa Caterina Greco)



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO I
(Arch. Silvio MANZO)



Visto: **IL SOPRINTENDENTE**
(Arch. Giuseppe GINI)



MIL



Provincia Regionale di Trapani

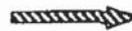
Al Presidente

Prot. n° 5747/TA

Trapani,

Oggetto: Itinerario Gela - Agrigento - Trapani: Tratto Trapani / Mazara del Vallo.
Variante alla SS 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29 dir e il collegamento alla SS 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo. Osservazioni al Progetto Preliminare.

Al Ministero delle Infrastrutture
Piazzale Porta Pia, 1
00161 ROMA



All'ANAS Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzambano, 10
00185 ROMA

Al Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Massimiliano Fidenzi
Presso ANAS Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzambano, 10
00185 ROMA

e, p.c.

Al Compartimento della Viabilità per la Sicilia
Via A. De Gasperi, 247
90146 PALERMO

All'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente
Dipartimento dell'Urbanistica
Servizio 3 Affari urbanistici Sicilia Occidentale
Via Ugo la Malfa, 169
90146 PALERMO

All'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente
Dipartimento Territorio ed Ambiente
Servizio 2 Valutazione Ambientale Strategica
e Valutazione Impatto Ambientale
Via Ugo la Malfa, 169
90146 PALERMO

Alla Soprintendenza per i Beni Culturali e
Ambientali di Trapani
Via G. Garibaldi n.85
91100 TRAPANI



DISTRIBUIRE A

- DIRIGENTI
- COORDINATORE
- PIANIFICAZIONE
- PROGETTAZIONE
- SEG. TECNICA
- AMM.VA LEGALE
- INFORMATICA
- SERVIZI
- SEGRETERIA

Con riferimento all'intervento in oggetto, il cui *progetto preliminare*, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, è stato trasmesso dall'ANAS in data 27/07/2004 (prot. 3988), si rappresenta quanto segue:

La provincia di Trapani, per quanto la sua posizione geografica la ponga nell'estrema porzione occidentale dell'isola, rappresenta un importante nodo funzionale e strategico del sistema multimodale dei trasporti siciliano. Infatti, la presenza di importanti poli infrastrutturali quali l'aeroporto di Birgi, il porto di Trapani e di grossi comparti produttivi come il bacino

marmifero di Custonaci, fanno del territorio trapanese uno dei bacini siciliani più attivi che deve necessariamente essere supportato da un efficiente ed efficace sistema di collegamenti.

L'intervento ritenuto prioritario nell'ambito stradale di competenza nazionale è il **completamento dell'itinerario Mazara del Vallo - Aeroporto di Birgi** tramite la realizzazione del tratto Mazara - Marsala e della messa in sicurezza dei tratti esistenti. Quest'opera è indispensabile per assicurare un notevole incremento dell'accessibilità del nodo aeroportuale trapanese non solo rispetto al territorio provinciale, ma anche rispetto all'attuale ed al potenziale bacino d'influenza dello scalo di Birgi.

Il collegamento Mazara-Birgi consentirebbe, inoltre, il superamento di centri abitati ed insediamenti di vario tipo distribuiti lungo l'attuale tratto di SS 115 tra Mazara del Vallo e Marsala; tale asse viario presenta, allo stato attuale, elevati livelli di traffico e di incidentalità, anche a causa della densità di intersezioni con la viabilità minore. L'intervento previsto, infine, rappresenterebbe il completamento verso l'aeroporto trapanese dell'asse costiero sud-occidentale siciliano rappresentato dalla SS 115, consentendo, allo stesso tempo, la chiusura dell'intero anello stradale della Regione Sicilia.

Da una attenta analisi del progetto preliminare trasmesso a questa Amministrazione si ritiene tuttavia di proporre le seguenti modifiche che consentirebbero di raggiungere l'obiettivo fissato, ottenendo una notevole economia sulla spesa prevista:

- Soppressione del tratto previsto tra lo svincolo "Granatello" (Esistente) e lo svincolo "Birgi" sulla A-29 dir;
- Prevedere due svincoli, anziché tre, nel tratto tra la città di Mazara del Vallo e la SS 188 è più precisamente: lo svincolo di "Marsala Sud" ed uno svincolo all'altezza della SP 53 in sostituzione degli svincoli "Petrosino" e "Terrenove";
- Adeguamento del tratto esistente tra la SS 188 e lo svincolo "Granatello";
- Adeguamento del tratto di SP 21 tra l'aeroporto di "Birgi" e la fine della A-29 dir;
- Adeguamento del tratto esistente di SS 115 tra lo svincolo della A-29 di Mazara del Vallo ed il nuovo svincolo di "Mazara del Vallo", della Bretella in oggetto.

Nel rimanere in attesa di eventuali indicazioni e/o proposte, si rappresenta che l'intero piano degli interventi di competenza ANAS che interessano la Provincia Regionale di Trapani, sarà definito in un tavolo separato.

Cordiali Saluti.

IL PRESIDENTE
Sen. Antonio D'Alì



REPUBBLICA ITALIANA



21.07.2009

49111
prot.n. _____ del _____

Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE

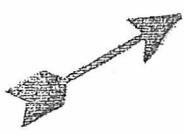
SERVIZIO 2 - V.A.S. V.I.A.

U.O. 2.5 - Opere Marittime, Portuali e Civili in genere

OGGETTO: VARIANTE ALLA S.S.115, DALLO SVINCOLO "BIRGI" SULLA A29/DIR AL COLLEGAMENTO ALLA S.S. 115 AL KM 48+000, PROGETTO PRELIMINARE E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - PARERE EX ART.5 D.P.R. 12/07/96 ED ART.5 DPR N.357/97.

AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
SEGRETERIA TECNICA DEL MINISTRO
P.ZZALE DI PORTA PIA
ROMA

AL MINISTERO DEI BB.CC.AA.
ROMA



AL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 **ROMA**

ALLA SOCIETA' ANAS S.P.A.
DIR. C.LE PROGEMMAZIONE E PROGETTAZ.
ROMA

Con nota prot. n.3988 del 27.07.04, assunta al protocollo di questo Assessorato al n.50047 del 30.07.2004, l'ANAS S.p.A. ha trasmesso il Progetto Preliminare in oggetto, corredato dello Studio di Impatto Ambientale, per i lavori relativi alla Variante alla S.S.115 "Sud Occidentale Sicula", dallo svincolo "Birgi" sulla A29/DIR al collegamento alla S.S. 115 al Km 48+000, per le valutazioni in ordine alla compatibilità ambientale ai sensi dell'art.17, comma 4 del D.Lgs. n.190 del 2002 e del D.P.R. 12/04/96.

A tale istanza è stata allegata altresì una sintesi non tecnica destinata al pubblico, copia delle pagine di due quotidiani a tiratura nazionale e regionale dove sono state effettuate le pubblicazioni in data 29.07.04 precisamente nel "Giornale di Sicilia" e "La Repubblica".

Si sottolinea che il Progetto presentato é di livello preliminare, ma é corredato dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'art.1 del D.Lgs. n.190 del 2002.

Descrizione del progetto

Il progetto in questione si colloca nella porzione occidentale della Sicilia collegando, con direttrice nord-sud, il mare Tirreno con il canale di Sicilia; in particolare, il tratto oggetto della variante alla S.S.115 riguarda un percorso che si estende per circa 34,7 Km. nella provincia di Trapani ed è destinato a collegare l'Autostrada Palermo-Trapani (asse Nord) con la prevista Autostrada Mazara-Agrigento-Gela (asse Sud) al fine di chiudere l'anello autostradale che conetterà tra loro le grandi città della Sicilia.

Al fine di determinare la soluzione progettuale migliore dal punto di vista socio-economico e della viabilità, il S.I.A. ha preso in considerazione inizialmente quattro alternative distinguendo, per le opportune valutazioni, il nuovo asse stradale in tre tronchi:

- il *tronco nord* tra lo svincolo di Granatello e l'immissione sull'autostrada A29 dir;
- il *tronco centrale*, cioè quello tra lo svincolo di Granatello e lo svincolo di Marsala Sud, già realizzato e che abbisogna soltanto di interventi di miglioramento dell'asse stradale e di mitigazione in funzione dell'aumento futuro del traffico;
- il *tronco sud* tra lo svincolo di Marsala sud e lo svincolo di Mazara del Vallo.

L'alternativa 0 corrisponde al mantenimento dello *status quo*; a Nord si continua ad utilizzare la bretella esistente di collegamento con l'uscita autostradale a Birgi, il tronco centrale è quello esistente senza alcuna opera di adeguamento ed a sud si continua a percorrere la SS115.

L'alternativa 1 consiste nell'ottimizzazione del tracciato proposto dall'Anas per quanto riguarda il tronco sud ed il tronco nord, mentre il tronco centrale viene opportunamente adeguato e migliorato. Complessivamente l'alternativa 1 misura 34,27 Km. con l'accorciamento del 20% rispetto all'alternativa 0. E' prevista la realizzazione di uno svincolo sull'autostrada A29 dir, posto a circa 1,2 Km in direzione est dallo svincolo esistente, con la strada statale n.115 ed un tronco di nuova realizzazione avente lunghezza 9,6 Km che connette questo svincolo a quello di Granatello.

L'alternativa 2 coniuga la realizzazione del tronco Sud e l'adeguamento e miglioramento del tratto centrale con l'adeguamento a CNR1 della connessione esistente verso l'aeroporto per quanto riguarda il tronco Nord. Tale alternativa misura nell'insieme 38.8 km e differisce dall'alternativa 0 soltanto per il tronco sud, risolvendo comunque il tratto di strada più problematico tra Marsala e Mazzara con un tracciato abbastanza omogeneo, circa l'80% è infatti costituito da una strada tipo C1.

L'alternativa 2 bis si differenzia dall'alternativa 2 per l'adeguamento a quattro corsie della connessione esistente verso l'aeroporto. Il tracciato risulta identico all'alternativa 2, di uguale lunghezza, ma la tipologia autostradale viene portata fino allo svincolo di Granatello con uno sviluppo di oltre 14 Km.

I criteri di valutazione delle citate alternative si sono basati su fattori quali:

- i tempi di percorrenza;
- il costo della realizzazione di nuove opere;
- l'inquinamento da rumore determinato sul territorio circostante;
- le aree soggette a vincoli e/o a rischio idrogeologico o idraulico;
- l'impatto sull'ambiente naturale;

Lo studio di sostenibilità sulla base dei sopradescritti fattori ha portato i progettisti ad attestare che la sopra citata *alternativa 1* di progetto della variante presenta le maggiori influenze positive anche in relazione a valutazioni socio-economiche e di viabilità.

Il SIA, relativamente al quadro di riferimento programmatico, identifica come obiettivi di tale progetto:

- infrastrutturare un'area economicamente importante;
- chiudere l'anello costiero isolano nella zona occidentale;
- eliminazione di un tratto di strada statale ormai quasi urbana soggetta ad un elevato tasso di incidentalità e da un eccessivo traffico di mezzi pesanti;

Il quadro dei regimi di tutela asserisce che l'alternativa prescelta (alternativa 1), in relazione ai vincoli paesaggistici ed ambientali di beni tutelati in forza di legge o con provvedimenti amministrativi specifici (ex DPR 24 luglio 1977, n.616, DI 27 giugno 1985, n.312 e L. 8 agosto 1985 n.431), interferisce con tre punti sensibili:

- torrente Misiliscemi (Trapani);
- fiume Chinisia – località Granatello (Marsala-Trapani);
- fiumara di Marsala – cave di Badda (Marsala).

In tutti e tre i casi è previsto un attraversamento in viadotto con andamento pressochè planimetrico ed ortogonale alle aste fluviali, adottando, per l'imitare l'altezza dell'impalcato, una tipologia di viadotto definita "ponte a corda molle".

Il tracciato stradale lambisce, in corrispondenza dello svincolo Granatello, un bordo dell'area sottoposta a vincolo archeologico e interessa le zone di rispetto di alcuni pozzi, precisamente tre in località Rilievo, due presso lo svincolo di Granatello, uno in località Contrada delle Cave di Scacciaiazzo e un complesso di sei pozzi in contrada Ferlotta.

Il tracciato prevede una sezione del tipo "C1 – exatrubana secondaria" (D.M. LL.PP. 5.11.2001) a due corsie di 3,75 m ciascuna con due banchine laterali da 1,5 m per un totale di 10,5 m di larghezza, oltre arginello e cunetta nel caso in cui la sezione dovessero essere rispettivamente in rilevato o in trincea. La velocità di progetto è pari a 60-100 km/h con pendenza longitudinale massima 3,8 % e raggio planimetrico minimo di 600 m.

Il tracciato prescelto ha una lunghezza complessiva di 34,6 Km dall'innesto in corrispondenza alla A29/dir fino alla svincolo per Mazara del Vallo. Nella parte centrale del suo sviluppo ed esattamente tra il Km 10+400 ed il Km 17+300 il tracciato si sovrappone alla strada esistente che collega Birgi Aereoporto con l'abitato di Marsala.

Le opere d'arte principali consistono in:

• **n.4 viadotti:**

- Guardia al Km 1+750 della lunghezza di 380m;
- Misiliscemi al Km 3+290 della lunghezza di 260m;
- Marcanzotta al Km 7+907 della lunghezza di 800m;
- Sossio al Km 20+120 della lunghezza di 140m.

Tali viadotti verranno realizzati su travata continua con luce di 60 m (quelle centrali) e 40 m (quelle terminali) con pile fondate o su pali o direttamente sulle calcareniti (nel caso del Sossio). La sede stradale è costituita da una piattaforma con larghezza pari a 15,30m comprensiva dei marciapiedi aventi larghezza di 2 m circa.

- **Cavalcavia:** se ne prevedono in numero di 29 e tra questi, quello previsto sull'Autosrada avrà una luce centrale di 35m per consentire un'eventuale ampliamento della Palermo-Trapani a categorie superiori.

- **Gallerie:** si prevedono le seguenti:

Marcanzotta 1 (L = 420m) e Marcanzotta 2 (L= 310 m), ubicate prima e dopo l'omonimo viadotto, si tratta di due gallerie artificiali con tracciato che insiste su una zona non urbanizzata;

S. Giacomo (L=1555m), si tratta di una nuova galleria in luogo di una esistente con asse coincidente;

Abate (L.1295 m) è prevista interamente in artificiale, la presenza di edifici in prossimità della galleria ha condizionato la modalità esecutiva con scavo a cielo coperto eseguito dall'alto verso il basso.

Per quanto riguarda le opere minori esse riguarderanno principalmente:

- Intercettazione dei deflussi superficiali (scatolari in c.a.);
- Impermeabilità del suolo (fossi paralleli per raccolte acque di carreggiata);
- Inquinamento delle acque di carreggiata (cunette e collettori sui bordi banchine, vasche di raccolta e trattamento con dissabbiatore e disoleatore);
- Vasche di trattamento delle acque di piattaforma.
- Svincoli: Birgi, Ballotta, Granatello, Marsala Sud, Terranova, Petrosino, Mazara del Vallo.

Le fasi di realizzazione si svilupperanno su circa 4 anni.

Per le cave di materiali inerti si farà ricorso in parte a cave a cielo aperto tra i Km 21 e 27 all'interno del SIC da recuperare successivamente attraverso la piantumazione di palme nane. Per quelle per materiali pericolosi si utilizzerà una discarica ubicata all'altezza del km 22,5.

L'importo totale del Progetto è €.287.169.536.16 di cui €.201.656.678,85 per lavori.

L'analisi costi-benefici è stata condotta valutando la bontà dell'alternativa "1" mediante la riduzione del costo generalizzato del trasporto suddiviso in tre componenti: valore del tempo, costi di esercizio, rischio e confort.

Sono stati valutati circa 239 milioni di euro come costo di investimento in cinque anni a fronte di un beneficio totale stimato in 452 milioni di euro nell'arco dei vent'anni successivi alla chiusura lavori. Da ciò si è ricavato che il progetto è fattibile poiché per tassi di sconto compresi tra il 5% e 15% il TIR è positivo. In particolare per un tasso di attualizzazione pari al 5% il VAN è pari a 236 milioni di euro e il TIR è pari a 12,3%.

Analisi ambientale

Per ciascuna componente ambientale le analisi sono state effettuate facendo riferimento alle varie fasi operative: stato di fatto, analisi caratteristiche progettuali dell'opera, interazioni opera-ambiente e analisi-stima degli impatti, definizione degli interventi mirati per l'inserimento ambientale delle opere in progetto e per mitigazione degli impatti residui.

Dalle check-list degli impatti potenziali lungo il tracciato in relazione alla descrizione del ricettore e degli interventi previsti per la mitigazione dell'impatto si evince una disamina delle principali criticità progettuali.

Salute pubblica: è stata valutata in relazione anche a l'incidentalità ed agli effetti previsti in fase di costruzione.

Vibrazioni: sono stati ben approfonditi lo studio e le simulazioni ed è stato anche valutato l'effetto dei martelli demolitori negli scavi specie in prossimità dei centri abitati. A tal proposito lo SIA sottolinea che per il tronco centrale ricadente in ambito urbano, dovrà porsi massima attenzione soprattutto per la mitigazione degli impatti in fase di cantiere.

Suolo e sottosuolo: Sono state analizzate le caratteristiche geologiche, quelle geomorfologiche (suddivisione in due macroaree con habitat differenziato), idrogeologiche evidenziando, per esempio, che le strutture stradali non interessano in alcun modo la falda freatica nella prima sottozona, mentre le gallerie, progettate nella seconda sottozona, interferiranno con la falda presente. (In relazione a detta interferenze è previsto vengano eventualmente realizzati pozzi a 30 mt dalla scarpata stradale).

Ambiente idrico: la rete idrografica è essenzialmente di scorrimento torrentizio ed i principali torrenti o fiumare sono: Torrente Misiliscemi, Torrente Marcanzotta, Fiumara Marsala. Sono stati analizzati gli I.B.E., L.I.M., S.E.C.A., le emissioni nei corpi idrici, lo stato di depurazione delle acque reflue in relazione ai seguenti parametri: BOD₅, COD, SST, nutrienti (azoto e fosforo).

Vegetazione e flora: Il SIC include differenti fitocenosi (habitat ai sensi Dir. 92/43/CEE) e lo studio ha analizzato i seguenti principali impatti: sottrazione di vegetazione, alterazione di composizione e struttura delle fitocenosi, introduzione di specie estranee alla flora locale.

Fauna: lo studio ha analizzato le comunità faunistiche presenti nei vari ambienti e valutati gli impatti: sottrazione e/o alterazione, frammentazione di habitat, disturbo diretto indotto (rumore ed investimenti). Alcune specie anfibe potrebbero subire anche locali estinzioni.

Ecosistemi: sono stati individuati vari ecosistemi oltre a quelli riportati nella scheda Natura 2000 del SIC. (v. "Carta degli Ecosistemi")

Paesaggio: lo studio ha operato una suddivisione del paesaggio in varie tipologie: (A) di fondovalle dei fiumi, (B) collinare, (C) aree pianeggianti, (D) incisioni fluviali, (E) aree estrattive.

Atmosfera: si evince dallo studio che le concentrazioni previste degli inquinanti simulati (CO, NO₂, PM) possono considerarsi non elevate o trascurabili rispetto ai valori limite previsti dalla normativa. Pertanto lo studio dimostra che non si rendono necessari interventi di mitigazione degli impatti sulla componente atmosfera.

Rumore: è stato condotto uno studio con specifico modello (Mithra) ante operam individuando le aree più significative. La norma di riferimento é il DPCM 1/3/91: i comuni interessati dall'opera non risultano ancora dotati della zonizzazione acustica, per cui i valori di norma da tenere presenti sono imposti, in via transitoria, dall'art. 6 del citato Decreto. Nei punti dove non si rispettano i limiti di legge sono stati previsti alcuni interventi di mitigazione (pavimentazione C.D.F., barriere antirumore, serramenti fonoassorbenti).

Dallo studio effettuato sono emerse alcune problematiche: una delle criticità ambientali che caratterizza il progetto riguarda la formazione dei cantieri operativi talora fortemente impattanti, anche a causa della durata e della quantità dei lavori da eseguire e delle maestranze necessarie per l'esecuzione degli stessi, specie nel tronco centrale del tracciato che é densamente urbanizzato.

Va però ossservato che alcune aree necessarie per i cantieri saranno in massima parte reperite in aree agricole.

Ciò comporta problemi in ordine all'utilizzo delle aree scelte come sedi di cantiere per evitare inquinamento delle stesse e delle falde sottostanti, nella previsione di una loro restituzione alla originaria destinazione al termine dei lavori, per i qual, comunque, sarà necessario l'asportazione, lo stoccaggio ed il successivo ripristino del terreno vegetale, nonché, in alcuni casi, espianto, messa a dimora temporanea e reimpianto delle essenze legnose maggiormente pregiate.

Inoltre gli interventi previsti in prossimità dei corsi d'acqua naturali esistenti, risultano potenzialmente impattanti sia a causa di accidentali sversamenti di materiale inquinante sia per possibili interferenze con il normale deflusso idraulico, necessitano quindi di particolari attenzioni.

Altra problematica da tenere in adeguata considerazione è rappresentata dall'inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale indotto dalle macchine da cantiere a punto fisso, dai mezzi meccanici necessari per le lavorazioni, nonché dai mezzi per il trasporto dei materiali da e per il cantiere, nella considerazione che alcune aree di cantiere scelte risultano prossime a nuclei abitati ed ad aree agricole e per le quali, in sede di SIA, sono state previste misure mitigative ed attenuative degli impatti stimati.

Relativamente all'impatto generato dal rumore dei mezzi in transito lungo la viabilità esistente nello SIA viene indicato, per la mitigazione, l'utilizzo di barriere antirumore di tipo sia fonoassorbenti (elementi in cls rivestiti) sia di tipo fonoisolanti (pannelli trasparenti posizionati al di sopra del muretto in cls) che permettono di mantenere il livello di rumore, per i ricettori posti in prossimità della linea, al di sotto dei limiti consentiti.

In sede di esercizio gli impatti previsti sono essenzialmente determinati dall'interferenza paesistica relativa alle opere d'arte da realizzare, in particolare dai viadotti, nonché dalle barriere antirumore, che si prevede di installare nei tratti a raso o in rilevato che si trovano in prossimità di nuclei abitati.

Altra problematica da evidenziare è rappresentata dalle sistemazioni idrauliche previste in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua naturali che, secondo quanto indicato, verranno effettuate puntualmente tenendo conto dei problemi erosivi che attualmente esistono.

Per quanto riguarda i viadotti di attraversamento le cui pile sono state previste in alveo, sarebbe auspicabile di prevedere in sede esecutiva l'aumento delle luci delle campate in modo da realizzare attraversamenti ad unica campata eliminando in tal modo ogni tipo di interferenza con le portate ordinarie dei corsi d'acqua interessati.

In relazione alla cennata problematica dicariche è, altresì, opportuno evidenziare che la necessità di reperire materiale presso i siti di cava e di conferire il materiale di smarino ai siti di discarica, tenuto conto delle quantità stimate, comporterà, inevitabilmente, un notevole appesantimento del traffico in particolare nelle zone interessate all'attività di cantiere.

Conclusioni

Nel S.I.A. viene affermato che, dagli studi effettuati, la strada in progetto non arrecherà alcun tipo di impatto negativo in termini di interazione con l'ambiente circostante, di acustica, di emissioni, di traffico veicolare e di quant'altro che possa pregiudicare la realizzazione dell'opera, innescando invece un indotto positivo in termini turistici, commerciali, industriali e di crescita occupazionale.

Da quanto sopra esposto si ritiene che il progetto esibito riuscirà a soddisfare l'esigenza di rendere maggiormente efficiente il collegamento viario tra i poli terminali di Trapani e Mazara del Vallo, anche ai fini del relativo sviluppo turistico delle aree attraversate e, pertanto, appare, ad avviso di questo Ufficio, meritevole di un positivo giudizio di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.5 del DPR n.357/97 e dell'art. 5 del DPR 12/04/96.

Preso preliminarmente atto e fatte proprie le mitigazioni proposte in sede di progetto, comprensive di quelle relative alla gestione delle aree di cantiere, nonché le opere di compensazione previste dal proponente, si ritiene tuttavia opportuno esplicitare proposta di prescrizioni e/o raccomandazioni, tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera in esame, che, ove condivise, potranno essere inserite nell'atto conclusivo del giudizio di compatibilità ambientale.

Il progetto in esame prevede la dismissione di alcuni tratti viari non più utilizzati in quanto sostituiti dalle nuove varianti da realizzare, non specificando, generalmente, la destinazione delle aree in questione. Questo Assessorato ravvisa, inoltre, l'opportunità di dismettere tutti i tratti di strada non più in esercizio dopo i lavori di che trattasi, ripristinando i luoghi secondo gli habitat originari e/o convertire a nuove funzionalità i medesimi tratti viari (piste ciclabili, altro).

Sembra, pertanto, opportuno raccomandare, onde evitare che le aree dismesse vengano lasciate in abbandono, che, quanto meno entro il termine dei lavori, vengano approntati, da parte dei Comuni interessati, i progetti di recupero e destinazione di tali aree.

Occorre salvaguardare, durante le fasi di lavorazione, il deflusso delle portate in transito sia modali sia susseguenti ad eventi eccezionali, con la raccomandazione di attuare, in ogni caso, la protezione della qualità delle acque anche nel caso di una eventuale deviazione provvisoria della savanella.

Relativamente alla sistemazione idraulica dei corsi d'acqua intercettati in sede di lavorazione, si rappresenta l'esigenza di non alterare lo stato di naturalità già esistente ovvero, ove necessario, di ripristinarlo attraverso opere di rinaturalizzazione almeno per i tratti di intervento.

Si rappresenta, altresì, l'esigenza, nell'ambito della progettazione esecutiva delle sistemazioni idrauliche, di supportare le soluzioni progettuali identificate con un preventivo studio sulla dinamica dei tratti interessati, anche al fine di evitare di aggravare alcuni processi erosivi in corso.

L'entità dei lavori da effettuare, come indicato in sede di progetto, richiede un certo apporto di materiale proveniente dalle cave di prestito individuate dal SIA, nonché prevede, come già accennato, il conferimento a discarica di un elevato quantitativo di materiale; in conseguenza di tale necessità, in termini di materiale in entrata ed in uscita dai cantieri, sarà necessario l'utilizzo di numerosi mezzi di trasporto che arrecheranno, inevitabilmente, un notevole danno sia sotto forma di maggiore inquinamento acustico ed atmosferico alle zone interessate dal transito dei mezzi, sia di maggiore traffico veicolare lungo la viabilità utilizzata per il collegamento dei cantieri con i siti scelti di cava e discarica. Per tali motivazioni sarà opportuno aumentare le misure di mitigazione verso detti impatti. Si ritiene, altresì, per ridurre quanto più possibile l'impatto dei trasporti di cantiere, che si debba concordare con i Comuni interessati il calendario dei lavori, da rendere noto ai cittadini, onde consentire la pianificazione del traffico ordinario per un migliore sfruttamento della viabilità esistente.

Passando poi all'esame degli impatti relativi alla fase lavorativa, si prende atto e si concorda, come già esplicitato, con le soluzioni mitigative prospettate dal proponente e, soprattutto, con la previsione di effettuare puntuali monitoraggi relativi alle problematiche ambientali già individuate per la fase di realizzazione dell'opera, onde potere attuare le opportune misure attenuative, supplementari a quelle già previste in sede di SIA.

È da evidenziare, inoltre, che la quantità di acqua richiesta per le aree di cantiere, suggerisce l'opportunità di attivare ipotesi di risparmio e/ di ulteriori attingimenti, avendo cura, nel caso di un eventuale emungimento da pozzi, di evitare eccessivi depauperamenti della falda specie quelle sfruttate per l'approvvigionamento idropotabile.

Tenuto conto della particolare vicinanza dei cantieri e delle aree di lavoro a nuclei abitati ed a zone agricole, particolare attenzione dovrà essere posta ad evitare la produzione di polveri causate dai mezzi in transito, dalle lavorazioni di cantiere e dagli inerti depositati nelle aree di stoccaggio, che dovrà essere ridotta quanto più possibile utilizzando le opportune precauzioni (lavaggio delle aree, copertura degli inerti e dello smarino, copertura dei mezzi che trasportano il materiale a discarica, fossa di pulizia per i mezzi all'uscita dal cantiere) e l'inquinamento atmosferico dovuto alle macchine da cantiere ed ai mezzi di trasporto utilizzati.

Per un ottimale controllo dei tassi di inquinamento prodotti, si ritiene opportuno che venga installato un sistema di centraline, sia nei cantieri che nelle aree lavorative, in particolare all'imbocco delle gallerie e dove saranno presenti impianti di betonaggio, per monitorare in continuo i valori di inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale.

Per la successiva fase di esercizio si ritiene di suggerire di attuare periodiche campagne di monitoraggio post operam, anche annuali, relativamente ai fenomeni acustici e vibrazionali, onde, in funzione dei risultati ottenuti, potere apportare modifiche od integrazioni sia ai sistemi di smorzamento delle vibrazioni che alle barriere antirumore.

Inoltre è avviso di questo Assessorato dettare le ulteriori seguenti prescrizioni:

- all'interno e/o nelle immediate vicinanze del SIC avente cod. ITA 010014 i lavori più impattanti in termini di rumore e polveri dovranno essere realizzati nel periodo tardo estivo ed autunno-vernino al fine di non interferire con la riproduzione delle specie tutelate;
- lungo i tratti della nuova viabilità proposta, ricadenti e/o immediatamente vicini alle aree ambientalmente sensibili e ove ritenuto necessario, dovranno essere previsti opportuni ecodotti per l'attraversamento delle specie selvatiche nonché degli anfibi che, come riportato nello SIA, potrebbero subire una notevole diminuzione e/o estinzione;

- l'arredo a verde di tutta l'opera dovrà escludere l'introduzione di specie vegetali estranee alla flora naturale del luogo e lungo tutti i tratti stradali, in cui è fattibile, dovranno essere realizzate delle barriere vegetali permanenti con specie autoctone aventi lo scopo di schermare i manufatti e creare dei corridoi ecologici che impediscono alle opere di frammentare anche gli ambienti seminaturali;
- per le cave di materiali inerti a cui si farà ricorso per i lavori in oggetto e che sono ubicate all'interno del SIC, dovranno essere previsti appositi progetti di ripristino ambientale ponendo in essere tutte le strategie idonee alla loro effettiva realizzazione;
- non dovrà essere alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti;
- le isole spartitraffico dovranno essere riempite con terreno vegetale e inverdite attraverso l'utilizzo di specie vegetali autoctone scelte fra quelle più idonee allo scopo;
- nelle zone soggette a maggior impatto paesaggistico e ambientale 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, geodeti, ecc...);
- considerato che buona parte dei lavori, specie per il tronco centrale, si svilupperanno in aree limitrofe ad edifici esistenti, si dovrà predisporre ogni ulteriore possibile misura mitigativa per limitare l'inquinamento atmosferico dovuto alla emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi meccanici utilizzati, mediante recinzione anche parziale del cantiere con elementi chiusi ed eventuale annaffiatura delle zone di cantiere. Relativamente, poi, all'aumento della rumorosità legata all'utilizzo dei mezzi meccanici si dovrà assicurare un livello di tollerabilità, previsto dalle norme vigenti, per gli abitanti delle zone interessate dal cantiere;
- l'illuminazione esterna dell'opera dovrà essere realizzata:
 - a) riducendo all'essenziale i corpi luminosi;
 - b) utilizzando per l'alimentazione pannelli fotovoltaici;
 - c) escludendo la realizzazione di impianti a palo alto ed a forte diffusione della luce;
 - d) installando appositi "piatti" direttamente sui corpi illuminati in modo da convogliare verso il basso il flusso luminoso e munendo gli stessi di appropriati sottofondi per ridurre il riverbero luminoso.
 - e) escludendo l'utilizzazione di lampade a incandescenza ed alogene che, per le elevate temperature, risultano nocive all'entomofauna;

- a lavori ultimati dovrà essere curato il ripristino e la sistemazione ante-operam delle eventuali aree a verde destinate per ospitare il cantiere;
- il progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate.

Per tutto quanto sopra riportato e sulla base delle superiori argomentazioni, considerazioni ed osservazioni deve intendersi espresso il parere di competenza di questa Regione sulle opere previste nel Progetto in argomento.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(ING. NATALE ZUCCARELLO)



ALLEGATO "H"

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE

Dipartimento Regionale Urbanistica

prot. n° 81080 del _____

30 OTT. 2009

OGGETTO: Itinerario GELA - AGRIGENTO - TRAPANI

Variante alla S.S.115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A/29 dir e il collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo.

All' On.le Presidente della Regione
Palermo

e p.c. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura tecnica di missione
piazzale Porta Pia, 1
00198 Roma

Con nota prot. 003988 del 27/07/2004 l'ANAS SpA ha trasmesso il progetto preliminare per le valutazioni di competenza in ordine all'approvazione dell'opera per la localizzazione ai fini urbanistici ed edilizi, ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs 190/2002 come sostituito dall'art. 165 comma 4 del D.Lgs n.163/2006.

Così come evidenziato nella nota sopraccitata il progetto è stato trasmesso anche ai comuni interessati (Trapani, Marsala, Petrosino, Mazara del Vallo) i quali hanno espresso il proprio avviso con Deliberazioni dei rispettivi Consigli Comunali nn. 27 del 28/02/2005, 230 del 28/12/2004, 91 del 28/12/2004 e 65 del 25/09/2008.

Il progetto in questione, inserito nell'elenco delle opere della c.d. Legge Obiettivo, prevede la realizzazione di un tratto di km 34,27 di strada di cat. C1 destinato a collegare l'autostrada Palermo Trapani A29/dir con la S.S. 115 all'altezza dell'abitato di Mazara del Vallo, al fine di chiudere l'anello stradale in provincia di Trapani.

Il nuovo progetto si discosta leggermente nel tracciato dal progetto preliminare del 1999 (per il quale la conformità urbanistica era stata espressa ex art. 7 della L.R. 65/1981 con D.Dir. n. 519 del 19/07/2002) al fine di non interferire con il SIC ITA010014 e di migliorare l'innesto a Mazara del Vallo con la SS.115 e lo svincolo Birgi sulla A29/dir.

Con riferimento alla richiesta formulata dall' ANAS SpA con la sopraccitata nota, questo Dipartimento, valutato il progetto per quanto attiene esclusivamente i profili di natura urbanistica, esprime parere favorevole, fermo restando ogni altro parere da richiedersi ai soggetti istituzionalmente competenti per l'approvazione delle varianti urbanistiche.

IL DIRIGENTE GENERALE
(ing. Maurizio Agnese)



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO 10
(arch. Pietro Coniglio)

GA-A-15-110

ALLEGATO - F -



Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
COMANDO DEL CORPO FORESTALE DELLA REGIONE SICILIANA



Corpo Forestale

SERVIZIO ISPETTORATO RIPARTIMENTALE DELLE
FORESTE DI TRAPANI

U.O. n° 84 - TUTELA - VICOLO IDROGEOLOGICO
VIA VIRGILIO, n.° 119 - 91100 TRAPANI

COD. FISCALE : 80012000820
PARTITA IVA 02711070827

Trapani, li 02-11-11

Risposta a nota prot. n. _____

del _____

Prot. 36850 del 02-11-11

RiF. 1446 del _____

(RiF. Iniz. _____ del _____)

OGGETTO : *Nulla Osta per movimento terra in zona sottoposta a vincolo Idrogeologico. Progetto di variante alla SS.115 "Sud Occidentale Sicula", compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29 dir. e il collegamento alla SS.115 al Km.48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo (Progetto Preliminare redatto da ANAS S.p.A.-Roma)*

Ditta richiedente : PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI-Settore n°8-"Territorio, ambiente, riserve naturali, protezione civile e programmazione finanziamenti-grandi eventi".

PROT ENTRATA
n° 65863

16 NOV. 2011

Handwritten signature



Alla PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI
SETTORE 8°

Via xxx Gennaio,5— Trapani (alla c.a. dell'Ing. Putaggio A.)

e p.c. All' ANAS S.P.A Direzione Generale Roma
Sede- Via Monzanbano 10- 00185 Roma

e p.c. Al Comune di Trapani

e p.c. Al Comune di Marsala

e p.c. Al Distaccamento Forestale di
ERICE

VISTA l'istanza presentata da Codesta-Amministrazione il 13/10/2011 prot. N.° 9289, relativa al rilascio del Nulla Osta per quanto indicato in oggetto;
VISTI gli allegati progettuali;
VISTO il verbale del sopralluogo redatto in data 25/10/2011 da personale del Distaccamento Forestale di Erice e da questo IRF di Trapani;
VISTI gli atti d'Ufficio, fatte salve tutte le vigenti norme in materia urbanistico edilizie, in esito alla Vostra richiesta sopra distinta, si rilascia il presente

NULLA OSTA

per l'esecuzione delle opere di cui all' accluso progetto preliminare, ai sensi del R.D.L. n.° 3267 del 30/12/1923, alle seguenti condizioni:

- che i lavori siano eseguiti con tutti gli accorgimenti necessari ad evitare l'instabilità delle pendici e l'alterazione del normale regime delle acque;
- i materiali di risulta, provenienti dagli scavi o dalle lavorazioni dei materiali adoperati per l'esecuzione delle opere, dovranno essere trattati nel rigoroso rispetto del Decreto Legislativo 3 Aprile 2006 n. 152, parte quarta, e s.m.i.; particolare riguardo dovrà essere posto al materiale di scavo ad alto contenuto argilloso e ad alta plasticità, nonché anche ad altro materiale eventualmente pericoloso: detto materiale dovrà essere trasferito presso le discariche individuate in progetto, adottando tutte le necessarie cautele a salvaguardia dell'ambiente.

Tenuto conto che le opere in progetto, (che in parte ricadono in zona sottoposta a vincolo idrogeologico) , risultano anche in prossimità della suddetta zona P3 del P.A.I. Sicilia, si ritiene utile dove: provvedere a corredare il progetto esecutivo anche di un adeguato studio idrologico- idraulico, da sottoporre al giudizio delle competenti autorità, ed esteso ad un ambito significativo con il quale si dimostri la compatibilità fra l'intervento ed il livello di pericolosità esistente nelle vicinanze.

Si aderisce a quanto auspicato dal Servizio 2-VAS- VLA dell'Assessorato T.A. prevedendo in sede esecutiva, per il previsto viadotto, l'aumento delle luci delle pile poste in alveo, in modo tale da eliminare o mitigare quanto maggiormente possibile ogni interferenza che lo stesso viadotto può avere con le portate ordinarie del Fiume Maranzotta interessato.

Il presente Nulla Osta è rilasciato esclusivamente ai fini del vincolo idrogeologico, restando salvi eventuali diritti di terzi.

Il presente Nulla Osta assumerà validità anche in riferimento alla progettazione esecutiva ove quest'ultima non presentasse variazioni rispetto alla presente progettazione preliminare.

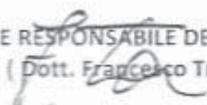
Sarà carico di Codesto Ente richiedente certificare la non sussistenza di variazioni, ancor prima della fase di affidamento ed esecuzione dei lavori.

Codesta Amministrazione dovrà in ogni caso comunicare tempestivamente la data di effettivo inizio e fine dei suddetti lavori, al Distaccamento Forestale di Erice e per conoscenza a quest'Ufficio;

Il Distaccamento, cui la presente è diretta per conoscenza, vigilerà perché i lavori siano eseguiti in conformità a quanto prescritto e nel rispetto delle norme di cui sopra.

L'inosservanza di quanto prescritto comporta la decadenza del presente Nulla Osta.

IL DIRIGENTE RESPONSABILE DELL' U.O. 84 ad interim
(Dott. Francesco Trapani)



L'ISPETTORE RIP. LE DELLE FORESTE
(Dott. Rosalba Tuffobene)



REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

**ASSESSORATO REGIONALE
INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'
DIPARTIMENTO REGIONALE TECNICO
UFFICIO DEL GENIO CIVILE**
Unità Operativa n.9
"Acque Concessioni e Autorizzazioni"
TRAPANI

ALLEGATO "G"

Trapani li 30 NOV. 2011

Risposta a Vostre note del
28/10/2011 prot.n.223596
22/11/2011 prot.n.251596
29/11/2011 prot.n.260411

Unità Operativa 9 - prot.n° 262137

OGGETTO: art.13 Legge 2/2/1974 n°64 (art.89 D.P.R.380/2001 - art.5 L.R.65/81 - art.6 L.R.10/91)
**VARIANTE URBANISTICA RELATIVA AL PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL
COLLEGAMENTO STRADALE (SCORRIMENTO VELOCE) COMPRESO TRA LO
SVINCOLO BIRGI SULLA A29/DIRAMAZIONE E IL COLLEGAMENTO ALLA S.S. 115
AL KM 48,00 IN CORRISPONDENZA DELL'ABITATO DI MAZARA DEL VALLO**

Allegati n. 48

Spett/le

PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI
(Settore Territorio e Ambiente)

e p.c.

COMUNE DI MARSALA
(Settore Urbanistica)

COMUNE DI MAZARA DEL VALLO
(Settore Urbanistica)

COMUNE DI PETROSINO
(Settore Urbanistica)

COMUNE DI TRAPANI
(Settore Urbanistica)

Si restituiscono gli elaborati pervenuti con le note in riferimento, vistati e con allegato il provvedimento rilasciato ai sensi e per gli effetti dell'art.13 della Legge 02/02/1974 n°64 e succ..

VISTO: L'INGEGNERE CAPO
(Giuseppe Salvatore Piazza)

IL DIRIGENTE RESPONSABILE
(Dott. Gepl. Michele Meo)





Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE
INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'
DIPARTIMENTO REGIONALE TECNICO
UFFICIO DEL GENIO CIVILE
Unità Operativa n.9
"Acque Concessioni e Autorizzazioni"
TRAPANI

ALLEGATO "G"

Vista l'istanza a firma dell'Ing. Angelo Mistretta, pervenuta a quest'Ufficio in data 28/10/2011 ed acclarata al prot.n.223596 (e successive integrazioni del 22/11/2011 prot.n°251596 e del 29/11/2011 prot.n°260411) con la quale la **PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI** chiede il rilascio del provvedimento ai sensi e per gli effetti dell'art.13 Legge 02/02/1974 n°64 e succ. in merito al progetto di **VARIANTE URBANISTICA RELATIVA AL PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO STRADALE (SCORRIMENTO VELOCE) COMPRESO TRA LO SVINCOLO "BIRGI" SULLA A29/DIRAMAZIONE E LA S.S. 115 AL KM 48,00 IN CORRISPONDENZA DELL'ABITATO DI MAZARA DEL VALLO**, datato Marzo 2004, 22/11/2011 e 29/11/2011 ed allegato alla predetta nota.

- VISTO art.13 Legge 02/02/1974 n°64;
- VISTO art. 5 L.R.11/04/1981 n°65;
- VISTO art. 52 e art. 83 D.P.R. 06/06/2001 n°380;
- VISTO art.89 D.P.R. 06/06/2001 n°380;
- VISTO D.M.I. 14/01/2008 e succ.;
- VISTA Circ. n°2222 del 31/01/1995 - A.R.T.A. (dip. Urbanistica);
- VISTO R.D. del 27/07/1904 n°523;
- VISTO parere Consiglio di Stato - Sez.IV° Dec.03/09/2001 n°4620;
- VISTO Legge 11/05/1999 n°152 e succ.;
- VISTO L.R. 27/12/1978 n°71;
- VISTO L.R. 15/05/1986 n°27;
- VISTO D.M.LL.PP. 11/03/1988 e succ.;
- VISTO Circ.Min.LL.PP.24/09/1988 n°30483;
- VISTO D.M.II.TT. 14/09/2005 punto 7.3.10 e succ.;
- VISTO D.M.II.TT. 14/01/2008 punto 6.1.1 e succ.
- VISTO D.P.R. 24/05/1988 n.236 e succ.;
- VISTO copia delle delibere di Consiglio Comunale di: Marsala (n.230 del 28/12/2004), Mazara del Vallo (n.65 del 25/09/2008), Petrosino (n.91 del 21/12/2001) e di Trapani (n.27 del 28/02/2005);
- VISTO il D. Dir. n.519/DRU del 19/07/2002 (Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente - Dipartimento Urbanistica) di approvazione del precedente progetto, avente il tracciato stradale in parte diversamente ubicato;
- ESAMINATO il progetto di che trattasi a firma dell'Ing. Fabio Cesaroni e costituito da:
 - 1) Relazione tecnica;
 - 2) Stralcio S.U. vigente, topografico;
 - 3) Planimetrie stato di fatto;
 - 4) Planimetrie di progetto;
- VISTO lo studio geologico redatto dal Geol. Francesco Di Pasquale Farina, comprendente:
 - 1) Relazione geologica (con allegate: carta geologica, geomorfologica, idrogeologica, litotecnica e pericolosità geologiche e sismiche);

%

- 2) Studio della pericolosità sismica (caratterizzazione sismica, con esecuzione di specifiche indagini geognostiche come da D.M.II.TT. 14/01/2008 e succ.);
- 3) Relazione geologica integrativa a firma del Geol. Giovanni Montana, datata 22/11/2011;
- 4) Relazione geotecnica;
- 5) Indagini geognostiche (prove penetrometriche, sondaggi sismici e rilevamento con georadar).

- CONSIDERATO che le aree interessate dal progetto non risultano interessate dal "Piano Straordinario per l'Assetto Idrogeologico" (D.A.R.T.A. n°298/41 del 04/07/2000 e succ.agg.) e dai Piani Stralci di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (D.A.R.T.A. n°543 del 25/07/2002 - classi di rischio R1, R2, R3 ed R4) dei Comuni interessati, come evidenziato nell'allegata dichiarazione a firma del Geol. Giovanni Montana.

- FATTI SALVI vincoli ed obblighi, derivanti da ogni altra disposizione di Legge.

A seguito delle risultanze complessive riportate negli elaborati pervenuti

ESPRIME PARERE

che in linea di massima l'elaborato prodotto dalla PROVINCIA REGIONALE DI TRAPANI relativo al progetto di VARIANTE URBANISTICA di che trattasi, appare compatibile ai fini della verifica delle previsioni progettuali con le condizioni geologiche e geomorfologiche delle aree interessate.

Tuttavia il presente parere favorevole non esime i Privati e la Pubblica Amministrazione dall'obbligo di richiedere a quest'Ufficio, di volta in volta, la preventiva autorizzazione prevista dalla Legge 02/02/1974 n°64 e succ. per la realizzazione di opere di insediamento a carattere privato e pubblico (urbanizzazioni), corredando il progetto esecutivo con elaborati geologici e geotecnici contenenti i risultati delle indagini geognostiche di dettaglio (parametri geotecnici di portanza dei terreni di sedime) per la verifica progettuale oltre alla definizione delle tipologie fondazionali.

Quanto sopra in conformità con le disposizioni dettate dal D.M.LL.PP. 11/03/1988 e succ. e D.M.II.TT. 14/09/2005 punto 7.3.10 e succ., in tale sede quest'Ufficio esaminerà le opere da realizzarsi nel contesto dello strumento urbanistico vigente correlandolo con lo stato dei luoghi.

Il presente provvedimento, inoltre, comporta l'osservanza completa delle norme contenute nella Legge 02/02/1974 n°64 e succ., nel D.M.II.TT. 14/09/2005 e succ., O.P.C.M. 20/03/2003 n°3274 e succ. e D.M.II.TT. 14/01/2008 punto 6.1.1 e succ..

Si raccomanda di limitare al massimo le opere di sbancamento, sia nel caso che queste attengano ad insediamenti edilizi sia che riguardino l'adeguamento e la creazione di infrastrutture viarie, in ogni caso si dovrà operare in modo da conseguire un modellamento del suolo il più aderente possibile all'attuale conformazione morfologica.

In fase esecutiva, particolare attenzione dovrà essere posta nelle aree interessate da cavità ipogee (in territorio di Marsala - vedi carte tematiche allegate) come fra l'altro già individuate dalle indagini geognostiche eseguite in loco, ponendo in essere le opportune soluzioni geotecnico-progettuali.

Si raccomanda, altresì, che gli insediamenti avvengano contestualmente alle opere di canalizzazione delle acque reflue e che lo smaltimento delle stesse, sul suolo e/o sottosuolo, laddove gli scarichi stessi non recapitano in pubblica fognatura, venga effettuato nel rispetto della Legge 11/05/1999 n°152 succ. e L.R.26/03/2002 art.116 e succ..

E' indispensabile, inoltre, che siano scrupolosamente osservate e attuate le indicazioni e prescrizioni contenute nello studio geologico allegato, a corredo del suddetto progetto.

Per quant'altro non contenuto nello studio geologico allegato, si raccomanda di seguire le indicazioni contenute nello studio geologico dello strumento urbanistico generale vigente, nonché si fa obbligo di mantenere i limiti di zonizzazione identificati dallo studio.

VISTO: L'INGEGNERE CAPO
(Giuseppe Salvatore Piazza)

IL DIRIGENTE RESPONSABILE
(Dott. Geol. Michele Meo)

(datato nota allegata)

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA
PRESIDENZA

Ufficio di Gabinetto
Segreteria Tecnica

ALLEGATO "L"

Prot. 13104

PS 31.11.11

OGGETTO: Itinerario GELA – AGRIGENTO – TRAPANI.

Variante alla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A/29 dir e il collegamento alla S.S. 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo – Progetto Preliminare.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
Piazzale Porta Pia, 1
00198 Roma

E, p.c. Alla Provincia Regionale di Trapani
Alla C.A. del Presidente On. Avv. Girolamo Turano
Trapani

In relazione all'intervento in oggetto si prende atto del parere favorevole espresso dal competente Dipartimento regionale dell'Urbanistica (nota n. 81080 del 30/10/2009) e del Giudizio positivo di Compatibilità Ambientale (provvedimento del Dipartimento regionale dell'Ambiente n.79111 del 21/10/2009), e con riferimento ai pareri trasmessi dal Presidente della Provincia Regionale di Trapani con la nota 69346 del 30/11/2011 (parere art. 13 Legge 74/64, N.O. vincolo idrogeologico R.D. n. 3267/1923 e autorizzazione archeologica e paesaggistica artt. 136 e 142/2004) si esprime l'intesa sulla localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 165, comma 4 del D.lgs n. 163/2006, ai fini dell'approvazione da parte del CIPE.

IL PRESIDENTE
On.le Dott. Raffaele Lombardo

D'Ordine del Presidente

Il Capo Gabinetto



ALLEGATO "M"

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio

prot. n. DG PB BNC / 34.19.04 / 8584
del 21.03.2012

ANAS S.p.A



020042604100

Prot. CDG-0052301-A del 16/04/2012

Al **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Struttura Tecnica di Missione Legge Obiettivo
Piazzale di Porta Pia, 1
00198 ROMA
(fax 06/44124216)

Alla **Presidenza della Regione Siciliana**
Piazza Indipendenza, 21
90129 PALERMO

All' **ANAS S.p.A.**
Via Monzabano 10
00198 ROMA

Oggetto: Itinerario Gela-Agrigento-Trapani: tratto Trapani-Mazara del Vallo. Variante alla SS115 "Sud Orientale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A 29/dir e il collegamento alla SS 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo - Progetto Preliminare
Richiedente: ANAS S.p.A..

Richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";

IL MINISTRO

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni;
VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modificazioni e integrazioni;
VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443;
VISTO il decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002;
VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
VISTO il decreto del Presidente della Repubblica del 2 luglio 2009, n. 91, "Regolamento recante modifiche ai decreti presidenziali di riorganizzazione del Ministero e di organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro per i beni e le attività culturali" a modifica del previgente decreto del Presidente della Repubblica del 26 novembre 2007, n. 233, recante "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 4, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

*Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee
Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio*

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 20 luglio 2009 concernente "Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale dell'Amministrazione Centrale e Periferica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali" ed in particolare l'attribuzione alla direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea delle istruttorie relative ai procedimenti di valutazione di impatto ambientale;

CONSIDERATO che con D.P.C.M. del 17.02.2012 è stato conferito alla Dottorssa Maddalena Ragni l'incarico di Direttore generale della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea;

CONSIDERATO che l'opera in argomento è inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo approvato con deliberazione del 21.12.2001 (Legge Obiettivo);

CONSIDERATO che il progetto è inserito nel Piano Nazionale per il Sud, approvato dal CIPE il 3 agosto 2011 con finanziamento parziale;

CONSIDERATO che la Società ANAS S.p.A., ha trasmesso al Ministero per i beni e le attività culturali, con nota prot. n. 3988 del 27/07/2004, il progetto preliminare 'Itinerario Gela-Agrigento-Trapani: tratto Trapani-Mazara del Vallo. Variante alla SS115 "Sud Orientale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A 29/dir e il collegamento alla SS 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo' ai fini della valutazione di compatibilità ambientale dell'opera;

CONSIDERATO che con nota prot n. 31093 del 01.10.2004 l'allora competente Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici ha dato avvio al procedimento, richiedendo agli Uffici della Regione Siciliana - Assessorato Regionale Beni Culturali le valutazioni di competenza sul progetto, nell'ottica della proficua e leale collaborazione tra Stato e Regione;

CONSIDERATO che con nota prot n. 6914 del 10.04.2006 la stessa Direzione Generale ha sollecitato il riscontro alla suddetta nota di richiesta di parere;

CONSIDERATO che con nota prot n. 34.19.04/12381 del 26.06.2007 la citata Direzione ha richiesto al proponente un approfondimento progettuale 'finalizzato ad individuare soluzioni tecniche ed architettoniche meno impattanti sui beni vincolati e sul paesaggio, soprattutto per i Viadotti di Maranzotta e Misilişcemi';

CONSIDERATO che l'ANAS SpA, in riscontro alla suddetta richiesta, ha trasmesso ulteriori elaborati progettuali con nota prot.n. 96988 del 01.08.2007;

CONSIDERATO che, facendo seguito ad una richiesta di informazioni in merito allo stato della procedura da parte dell'ANAS SpA, avanzata con nota prot.n. 129968 del 27.09.2011, la Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'arte e l'architettura contemporanea, con nota prot.n. 34.19.04/40274 del 22.12.2011, ha ulteriormente sollecitato la Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani a riscontrare alla nota ministeriale del 01.10.2004, prot n. 31093;

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Trapani con nota prot. n.362 del 16.01.2012 ha trasmesso il parere di competenza per le opere in argomento, già inviato alla Provincia Regionale di Trapani con nota del 25.10.2011, prot.n.7674;

PRESO ATTO delle valutazioni e dei pareri espressi e sopra riportati e del parere espresso dalla Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea con nota prot.n. 34.19.04/3245 del 31.01.2012, atto accluso al presente provvedimento e che ne costituisce parte integrante;

[Handwritten signature]



ALLEGATO "M"

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio

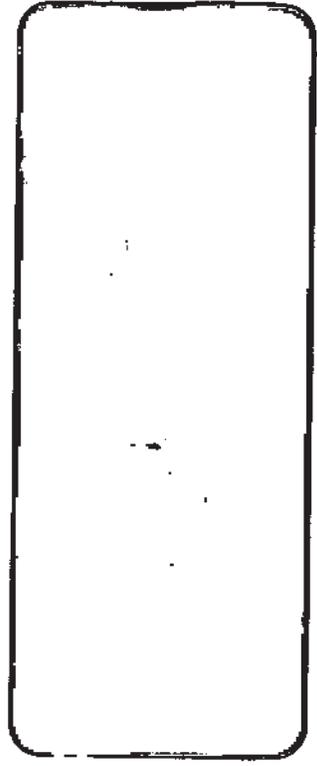
ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi degli articoli 166, 167, 182 e 183 del D. Lgs. n. 163 del 12 aprile 2006 s.m.i. riguardante il progetto preliminare "Itinerario Gela-Agrigento-Trapani: tratto Trapani-Mazara del Vallo. Variante alla SS115 "Sud Orientale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A 29/dir e il collegamento alla SS 115 al Km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo", trasmesso al Ministero per i beni e le attività culturali, con nota prot. n. 3988 del 27/07/2004 dalla Società ANAS S.p.A., a condizione che, ai fini della tutela archeologica, venga concordata con congruo anticipo la data di inizio lavori con la Soprintendenza competente.

IL MINISTRO

SP
BCR

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI
Direzione Generale per il Patrimonio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea
SERVIZIO IV - Via di San Michele, 22 - 00153 ROMA



ALLEGATO "N"



AERONAUTICA MILITARE
16° REPARTO GENIO CAMPALE

Ufficio Demanio

Bari, _____

(Ass.Tec.Ed. DI MAURO ☎ 080/5418970)

Prot. RGC - 16 / 43 / 47112 / 1 - 6 - 129 / 04.

B. G. G. G.

AI MINISTERO DELLA DIFESA
Direzione Generale dei Lavori e del Demanio
II Reparto - Demanio
Piazza della Marina, 4

00196 = R O M A

AI COMANDO RECLUTAMENTO E FORZE
DI COMPLETAMENTO REGIONALE
REGIONE SICILIA

90100 = PALERMO =

e, per conoscenza:

AI COMANDO LOGISTICO A.M.
Servizio Infrastrutture

00185 = R O M A =

All' ANAS S.p.A.
Via Monzambano, 10

00185 = R O M A =

OGGETTO: Itinerario Gela - Agrigento - Trapani - Variante alla SS. 115 tratto
Trapani - Mazara del Vallo.

Riferimento: foglio n. 003988 datato 27.07.04 dell'ANAS S.p.A. di Roma.

Esaminata la documentazione pervenuta con il foglio a riferimento,
si esprime parere favorevole al rilascio del nulla osta per gli aspetti demaniali
di competenza.

IL COMANDANTE
(Col. G.A.r.n.- Vincenzo FRANCO)



9

Direzione Manutenzione
Direzione Comp/le Infrastruttura
S.O. Tecnico
Il Responsabile

DISTRIBUIRE A	DISTRIBUITO
<input type="checkbox"/> DIRIGENTI	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> COORDINATORE	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> PROGRAMMAZIONE	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SA-RC/106	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SEG. TECNICA	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> AMM.VA LEGALE	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> INFORMATICA	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SERVIZI	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SEGRETERIA	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> QUALITA'	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

RETE FERROVIARIA ITALIANA
DIR.COMP/LE INFR.-TECNICO
Palermo, 09-09-04
DMA/DCI_PA.TE/04/9277

ALLEGATO "INT_1"

15 SET. 2004
Prot. N° 4796

Palermo, 08.09.2004
DMA/DCI_PA.TE.04/

Rif.
del

ANAS S.p.A.
072522 | 14. SET 2004
PROTOCOLLO GENERALE

ANAS S.p.A.
DIREZIONE GENERALE
Dir.ne Centrale Programmazione
e Progettazione
Via Monzambano, 10
00185 ROMA

ING. FIDENZI
RW

DIREZIONE CENTRALE
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE

Beretta
ju

Oggetto: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani: tratto Trapani – Mazara del Vallo. Variante alla SS 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo di "Birgi" sulla A 29/dir e il collegamento alla SS.115 al Km.48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi D.L. 190/02-

In riscontro alla nota pari oggetto di codesta ANAS S.p.A. – Direzione Centrale Programmazione e Progettazione del 02.08.2004 n.3988, premesso che dall'esame degli elaborati progettuali pervenuti questa Società R.F.I. ha rilevato che gli interventi previsti da codesta ANAS per la esecuzione delle varianti alla SS.115 "Sud Occidentale Sicula" non comportano interessamenti o interferenze con impianti e/o linee ferroviarie, che tale risultanza è stata confermata anche dall'Ing. Massimiliano Fidenzi, Responsabile Unico del Procedimento, ciò premesso questa Società R.F.I. comunica il benestare di competenza al progetto di che trattasi, nell'intesa che ogni eventuale modifica che comporti interessamenti delle pertinenze ferroviarie, dovrà ricevere il preventivo benestare da parte di questa R.F.I. medesima

Cordiali saluti

Ing. Andrea CUCINOTTA

Referente: Michelangelo SOTTO
Tel. RFI 3900 / Telecom 09129433900
S.O. Tecnico - p.z. Cossuto s.n. 40127 Palermo
Fax RFI 3333 / Telecom 0916161096

R.F.I. S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento delle Ferrovie dello Stato S.p.A.
in forma di P.I. 2497 series cod. unica F.I.I. g.e. n. 18872003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Lit. Lit. 250.750.202.233,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01885270581 - P. Iva 01885270581 - R.E.A. 962503



ALLEGATO "INT_2"

Città di Marsala

Medaglia d'oro al Valore Civile
P.I. 00139550818

Settore LL.PP.
Servizio Idrico Integrato

Sede - Via Verdi, 20/D
91025 Marsala (TP) -
Tel. - Fax 0923-953612

Protocollo n°40228 | 45033
Del 14 SET. 2004

Risposta al foglio prot. 40228 del 30/07/04

OGGETTO: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani: tratto Trapani – Mazara del Vallo (Pag. 24 Delibera CIPE 121/2001).
Variante alla SS.115 " Sud Occidentale Sicula " compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115 al 48+000 in corrispondenza dell'abbiato di Mazara del Vallo .
Progetto preliminare e studio di Impatto Ambientale.
Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

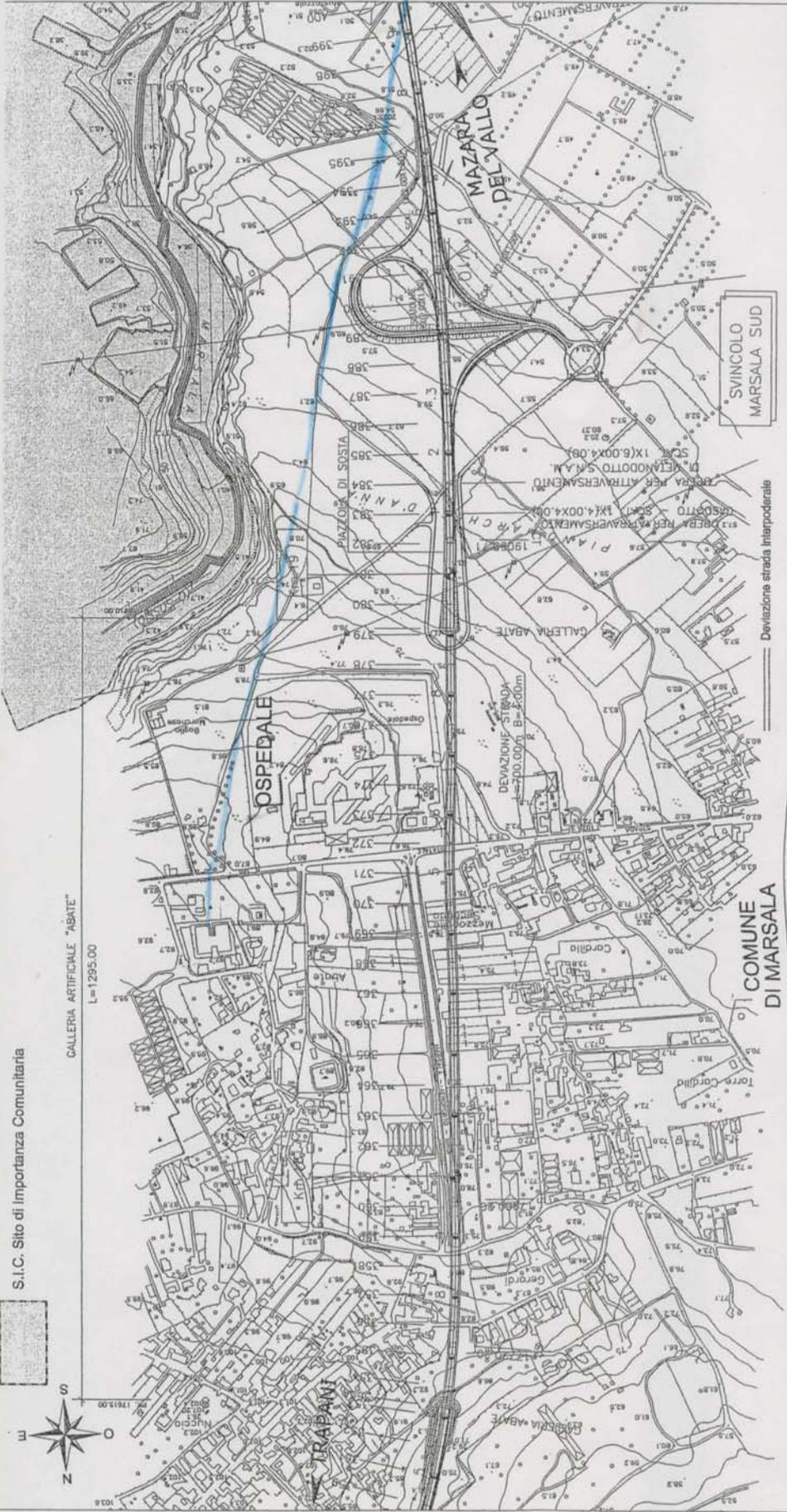
All'ANAS S.p.a.
Direzione Centrale Programmazione e
Progettazione
c.a. Ing. Massimiliano Fidenzi
Via Monzambano n.10
00185 Roma

In riscontro alla nota prot. n.003988 del 27/07/2004, pervenuta al protocollo del Comune di Marsala in data 30/07/04 al n.40218 si fa presente che il tracciato stradale in progetto, interessa, in alcuni tratti, la rete idrica esistente, come di massima rappresentato nelle allegate planimetrie.

Per ogni ulteriore chiarimento al riguardo si invita il personale tecnico dell'ANAS a prendere contatti con lo scrivente ufficio.

Tecnico incaricato Geom. Francesco Incandela tel.0923/993710.

Il Responsabile del Settore
(Arch. Giacomo Tumbarello)



TAV. 1

CONDOTTA IDRICA ESISTENTE





pag. 2

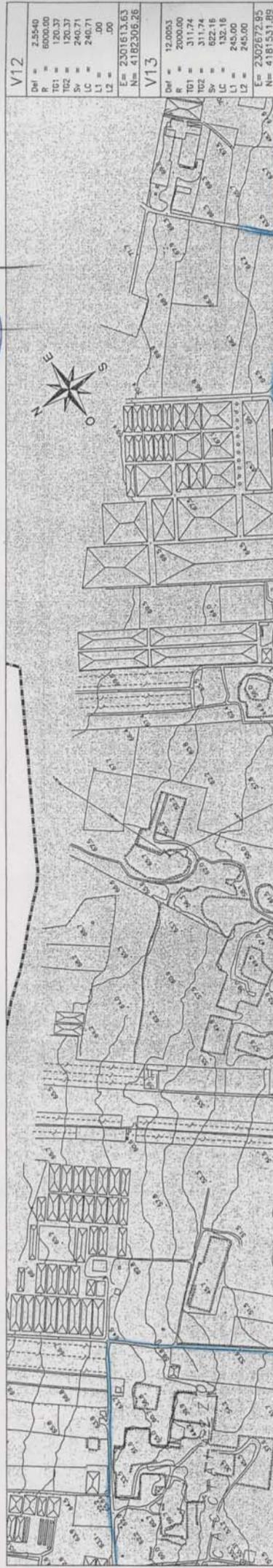
CONDOTTA IDRICA ESISTENTE





AVV. 3

CONDOTTA IDRICA ESISTENTE



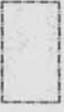
V12		V13	
Dm = 2.5540	R = 6000.00	Dm = 12.0003	R = 2000.00
T01 = 120.37	T02 = 120.37	T01 = 311.74	T02 = 311.74
Sv = 240.71	LC = 240.71	Sv = 622.16	LC = 622.16
L1 = .00	L2 = .00	L1 = 240.00	L2 = 240.00
E = 2301613.63	Nm = 4182306.26	E = 2302672.95	Nm = 4181531.99



SVINCOLO TERRENO

COMUNE DI MARSALA

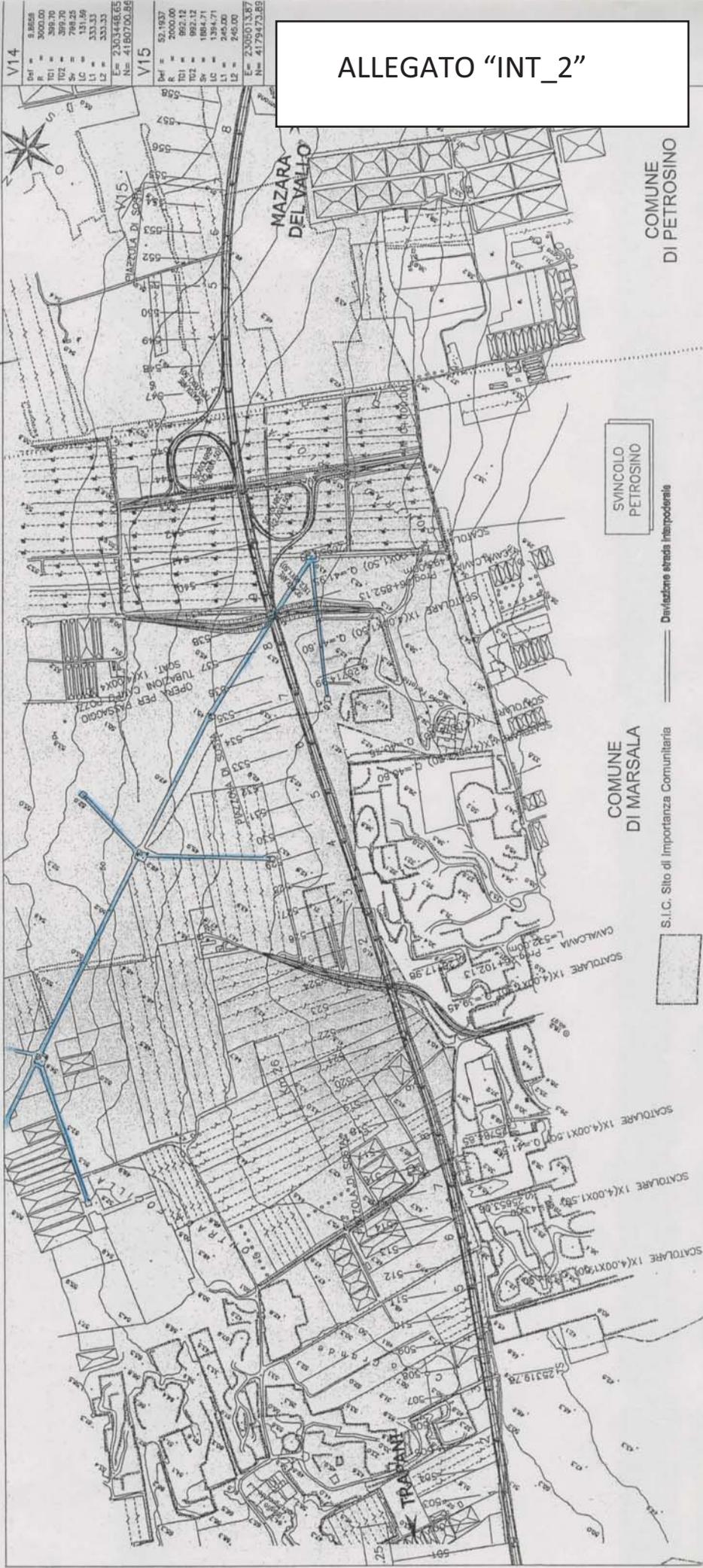
S.I.C. Sito di Importanza Comunitaria
 Deviazione strada Interpodanale



Fol. A



CONDOTTA IDRICA ESISTENTE



COMUNE DI PETROSINO

SVINCOLO PETROSINO

COMUNE DI MARSALA

Deviazione strada interpoderele

S.I.C. Sito di Importanza Comunitaria



ALLEGATO "INT_3"

Città di Marsala

Medaglia d'oro al Valore Civile
P.I. 00139550818

Settore LL.PP.
Servizio Idrico Integrato

Sede - Via Verdi, 20/D
91025 Marsala (TP) -
Tel.- Fax 0923-953612

Protocollo n° 61936
Del 22 DIC. 2004

Risposta al foglio 003988 del 27/07/04

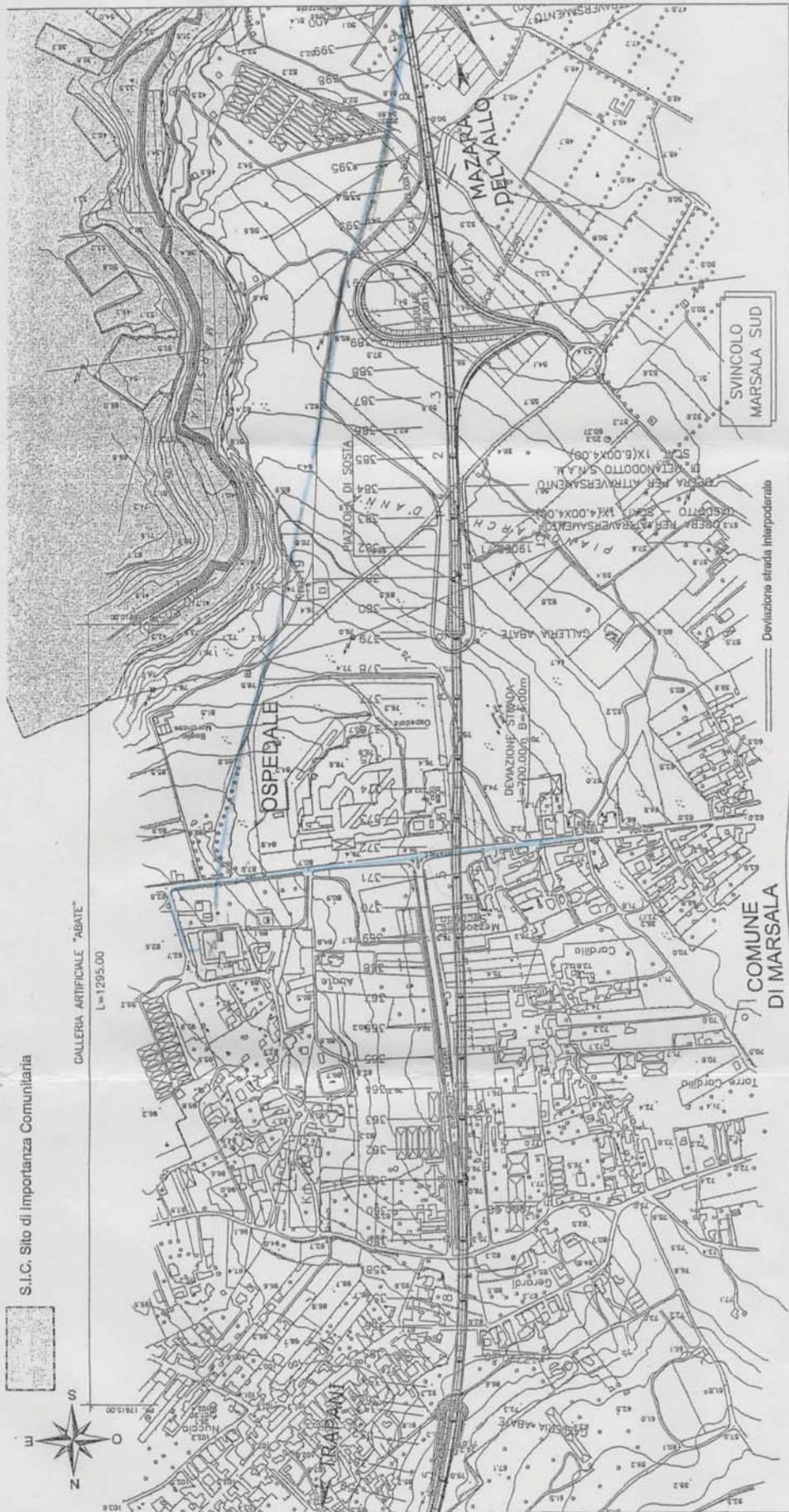
OGGETTO: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani: tratto Trapani – Mazara del Vallo (Pag. 24 Delibera CIPE 121/2001).
Variante alla SS.115 " Sud Occidentale Sicula " compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115 al 48+000 in corrispondenza dell'abiato di Mazara del Vallo .
Progetto preliminare e studio di Impatto Ambientale.
Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

All'ANAS S.p.a.
Direzione Centrale Programmazione e
Progettazione
c.a. Ing. Massimiliano Fidenzi
Via Monzambano n.10
00185 Roma

In riscontro alla nota prot. n.003988 del 27/07/04 e ad integrazione e completamento della nota di quest'ufficio prot. n. 45033 del 14/09/2004 si trasmettono n.4 tavole con evidenziati i tratti di rete idrica interessati dal tracciato stradale in progetto.

Il Responsabile del Settore
(Arch. Giacomo Tumbarello)

ING. FIDENZI
Ar



FAV. 1

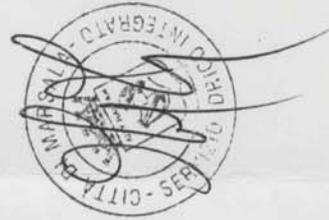
CONDOTTA IDRICA ESISTENTE





FAU. 2

CONDOTTA IDRICA ESISTENTE



CONDOTTA IDRICA ESISTENTE

AVV. 3



V12

D4	=	2,5540
R	=	6000,00
T01	=	120,37
T02	=	240,71
Sv	=	240,71
LC	=	.00
L1	=	.00
L2	=	.00
E	=	2301613,63
N	=	4185306,26

V13

D4	=	12,0053
R	=	2000,00
T01	=	311,74
T02	=	311,74
SC	=	132,16
IC	=	132,16
L1	=	245,00
L2	=	245,00
E	=	2302679,65
N	=	4181531,89

ALLEGATO "INT_3"



SVINCOLO
TERRENOVE

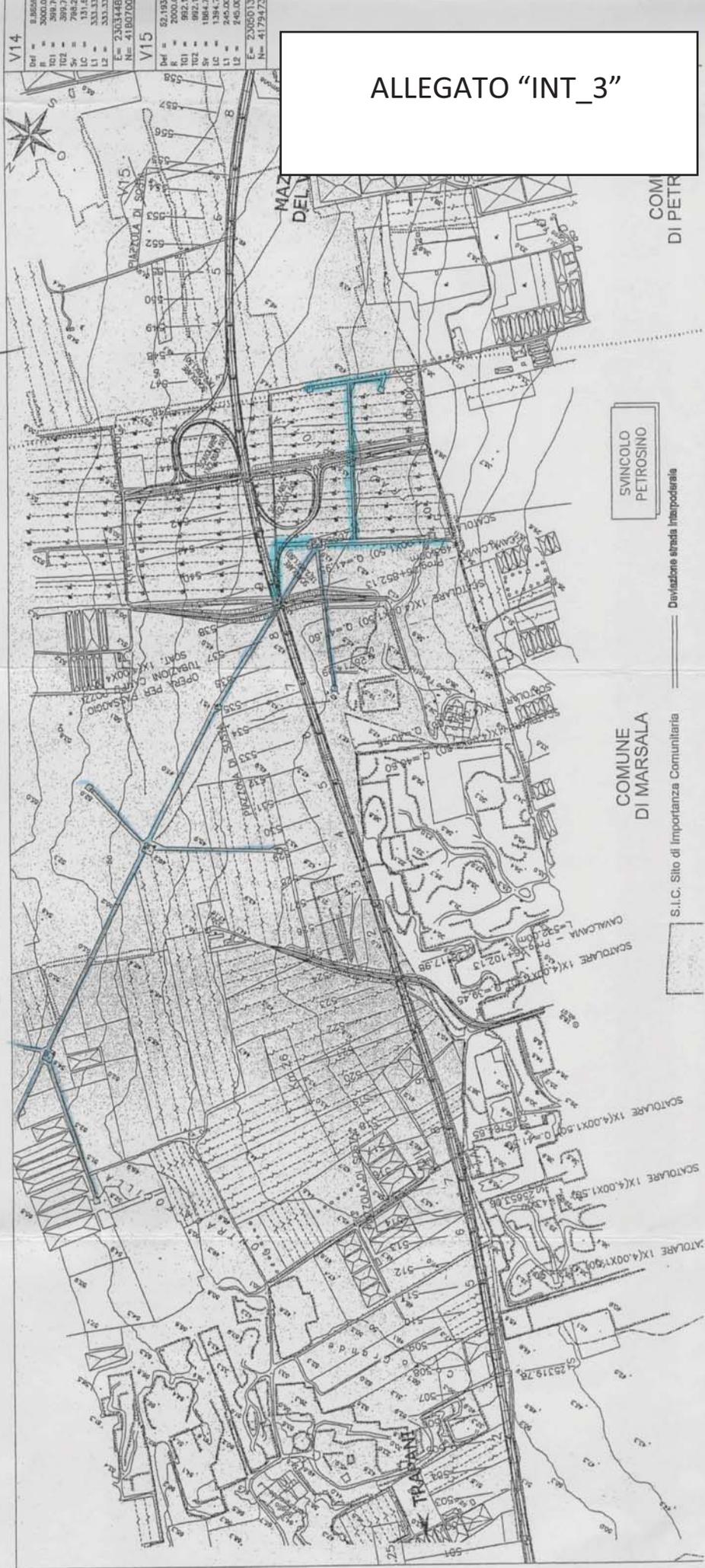
COMUNE
DI MARSALA

S.I.C. Sito di Importanza Comunitaria

Deviazione strada Interpodereale

Foll. 4

CONDOTTA IDRICA ESISTENTE



ALLEGATO "INT_3"

VI4		VI5	
Def =	ERRORE	Def =	53.03
TO1 =	309.79	R =	2000
TO2 =	399.2	TO1 =	992.1
SV =	768.2	TO2 =	992.1
LC =	131.5	SV =	1884.2
LI =	333.3	LC =	3384.2
LE =	2303448	LI =	340.00
	NE=186700	LE =	2306975
			NE=417975

Snam
Rete Gas



GESTIONE RETE
Distretto Sicilia
Contrada Mazzocampo
Via V. Florio, 21
95045 Misterbianco (CT)
Fax: 095/7574313
Tel.: 095/7574311
www.snamretegas.it

Società per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara, 7
Capitale Sociale Euro 1.955.766.700,00 i.v.
Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese
di Milano n. 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158
Società soggetta all'attività di direzione e
coordinamento dell'Eni S.p.A.

riferimenti da citare nella risposta
DI-SIC/ 727 /AH

Misterbianco; 10 APR. 2006
DISIC/MZ/06/005

DIREZIONE CENTRALE
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE
 ANAS S.p.A.
 16 APR 2006
 PROTOCOLLO GENERALE

Spett.le
ANAS S.p.A.
Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzabano n° 10
00185 Roma

e.p.c Snam Rete Gas
Centro di Mazara del Vallo

DISTRIBUIRE A	
<input type="checkbox"/>	DIRIGENTI
<input checked="" type="checkbox"/>	COORDINATORE
<input type="checkbox"/>	PROGRAMMAZIONE
<input type="checkbox"/>	PROGETTAZIONE
<input checked="" type="checkbox"/>	REG. TECNICA
<input type="checkbox"/>	AMM.VA LEGALE
<input type="checkbox"/>	INFORMATICA
<input type="checkbox"/>	SERVIZI
<input type="checkbox"/>	SECRETARIA
<input type="checkbox"/>	QUALITÀ
<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	_____

Oggetto: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula “ compresa tra lo svincolo “ Girgi “ sulla A 29 / dir e il collegamento alla SS 115 al km 48+000 in corrispondenza dell’abitato di Mazara del Vallo. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

**Metanodotto : Diramazione Zona Industriale di Marsala DN 300.
Realizzazione di opere di protezione su gasdotto in esercizio interferito Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula sul mapp 166,167 Fg 211 Del Comune di Marsala (TP)**

Con riferimento alla Vostra prot 003988 del 27.07.2004 e successive integrazioni della ditta di progettazioni AIC progetti del 17.11.2005, Vi comunichiamo che per il superamento dell’interferenza occorre procedere, a nostra cura e Vostre spese, alla realizzazione della variante al gasdotto in oggetto.

Rammentiamo che il terreno da noi attraversato è gravato da regolare servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l’altro, l’obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura alla distanza minima di m. 7.00 dall’asse del metanodotto ed a lasciare tale fascia a terreno agrario.

Il preventivo delle spese per la realizzazione delle opere necessarie al superamento dell’interferenza ammonta a € 155.000,00 (€ centocinquantacinquemila/00) più IVA nella misura dovuta e deve intendersi valido per mesi sei dalla data della presente.

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0038095-A del 21/04/2006

677293

Precisiamo che l'inizio dei nostri lavori resta subordinato, oltre all'accettazione delle condizioni tecnico/amministrative in appresso specificate, all'assolvimento da parte Vostra dei seguenti adempimenti.

- Impegno ad effettuare i pagamenti, mediante bonifico bancario a favore di Snam Rete Gas S.p.A. - S. Donato Milanese - su Banca Intesa S.p.A. - Piazzale Supercortemaggiore, 2 - San Donato Milanese - c/c 213422102147, coordinate bancarie CAB 84561 - ABI 03069, BBAN M0306984561213422102147, secondo le seguenti modalità :
- versamento di € 46.500,00 (quarantaseimilacinquecento/00) - corrispondente al 30% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - all'accettazione della presente, su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- versamento di € 77.500,00 (settantasettemilacinquecento/00) - corrispondenti al 50% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - da versare prima dell'inizio dei lavori su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- Vostro formale impegno a corrisponderci l'importo a saldo delle opere realizzate quale risulterà dal consuntivo finale che terrà conto anche delle eventuali variazioni successivamente intervenute nella quantità e/o nei costi dei materiali e della mano d'opera, da versare su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg).
 Resta inteso che qualora in corso d'opera si presentassero condizioni impreviste tali da comportare il superamento del preventivo per oltre il 15% Ve ne daremo comunicazione anticipandoVi l'ordine di grandezza dello scostamento;
- rilascio in favore di Snam Rete Gas S.p.A. con contestuale invio alla scrivente di una fidejussione (come da testo allegato), emessa da primario istituto di credito, per un importo di € 31.000,00 (€ trentunomila/00) pari al restante 20% del preventivo (più IVA nella misura dovuta) a garanzia del regolare versamento a saldo; Snam Rete Gas restituirà l'originale di tale fidejussione, a pagamento avvenuto.

In caso di ritardato pagamento delle fatture a Snam Rete Gas sono dovuti, sugli importi fatturati, interessi pari al tasso comunicato semestralmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai fini del Decreto Legislativo 9 ottobre 2002 n. 231 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, maggiorato di sette punti percentuali.

Decorsi ulteriori 60 giorni dalla scadenza delle fatture di anticipo (30% e 50%), il mancato pagamento delle stesse costituirà motivo di risoluzione del presente impegno fermo restando la facoltà di Snam Rete Gas di non dar corso all'esecuzione delle proprie opere e di addebitarVi comunque tutti i costi sostenuti.

Resta inoltre inteso che :

- ANAS solleva la Snam Rete Gas da qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti da ANAS stessa;
- nel corso dei lavori, eseguiti da ANAS, nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiale e/o interventi di qualsiasi genere (ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili) potranno essere effettuati entro la fascia asservita larga m 7,00 per parte rispetto all'asse della condotta in esercizio; a tale proposito dovranno essere definite e verbalizzate le " procedure di esecuzione dei lavori tra il Centro Snam Rete Gas di Ma zara del Vallo ed ANAS , competenti e responsabili in materia ";
- ANAS riconosce che i lavori e gli interventi sul metanodotto interferito si rendono necessari per la realizzazione delle proprie opere e, pertanto, non si darà luogo a richieste di pagamento a qualsiasi titolo (cauzioni, fidejussioni, canoni, una tantum etc.). Resta peraltro inteso che, qualora – successivamente alla realizzazione delle opere stradali – la Snam Rete Gas S.p.A. ritenga dover modificare o sostituire alcuni tratti della condotta interferita, è sin d'ora autorizzata ad effettuare a propria cura e spese le modifiche e/o varianti, previ accordi con ANAS e senza dover versare alcuna cauzione e/o canone.
- ANAS si impegna a realizzare, se necessario, e mantenere agibile a personale e mezzi, le strade e/o gli accessi agli impianti Snam Rete Gas ricollocati/adequati a seguito dei lavori in oggetto affinché gli stessi siano sempre e in qualunque momento, ai fini della sicurezza, facilmente raggiungibili".

Snam Rete Gas provvederà a propria cura ma a tutte spese dell'ANAS alle opere di variante e adeguamento del proprio impianto nei tratti indicati nella cartografia allegata nonché ad ottenere le autorizzazioni previste dalle norme e dalle leggi in vigore per l'esecuzione dei propri lavori e ad acquisire la disponibilità delle aree necessarie tramite accordo bonario o, ove sussistano i presupposti di legge, provvedimento coattivo.

La Snam Rete Gas non darà corso ai lavori di propria competenza prima di essere in possesso dei permessi pubblici necessari e dei titoli costitutivi di servitù idonei opponibili a terzi per la posa del metanodotto in variante; eventuali ritardi nel rilascio di tutti i permessi di cui sopra non potranno essere imputati per nessun motivo ed in nessun caso alla Snam Rete Gas.

In caso di mancato ottenimento delle autorizzazioni menzionate o di idonei titoli sui fondi interessati, con conseguente impedimento all'esecuzione della variante, Snam Rete Gas resta comunque malleata e sollevata da ogni obbligo di realizzazione e nulla potrà esserle imputato, in tal caso Vi verrà addebitato l'intero importo delle spese sostenute fino a quel momento, ivi compreso il corrispettivo dell'IVA già versata.

Snam
Rete Gas



Vi precisiamo che, subordinatamente all'acquisizione da parte ns. dei materiali e dei necessari permessi pubblici e privati, il tempo occorrente per la realizzazione dei lavori sopra descritti, è stimabile in 12 mesi dall'assolvimento degli adempimenti a Voi richiesti.

L'inserimento della variante comporterà l'interruzione del metanodotto con conseguente inevitabile sospensione dell'erogazione del gas alle utenze ad esso collegate e pertanto, riteniamo sin d'ora opportuno precisare che i tempi di inserimento della variante saranno comunque subordinati anche alle più favorevoli condizioni di esercizio del gasdotto al fine di ridurre al minimo gli inevitabili disagi per le utenze coinvolte.

Ribadiamo che, all'interno della fascia asservita dal nostro gasdotto, nessun lavoro potrà da parte Vostra essere intrapreso senza nostra preventiva autorizzazione previo accordi con i tecnici del nostro Centro di Mazara del Vallo per definire le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale" in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

Il medesimo Centro di Mazara del Vallo resta a Vostra disposizione per gli ulteriori chiarimenti nonché per ogni occorrenza.

In difetto Vi riterremo responsabile di ogni e qualsiasi danno a persone, cose o impianti che ne possa derivare.

In attesa di Vostro riscontro in termini di completa e formale accettazione di tutte le condizioni sopra specificate, a mezzo raccomandata come da fac-simile allegato, porgiamo distinti saluti.

Alleg. c.d.s.

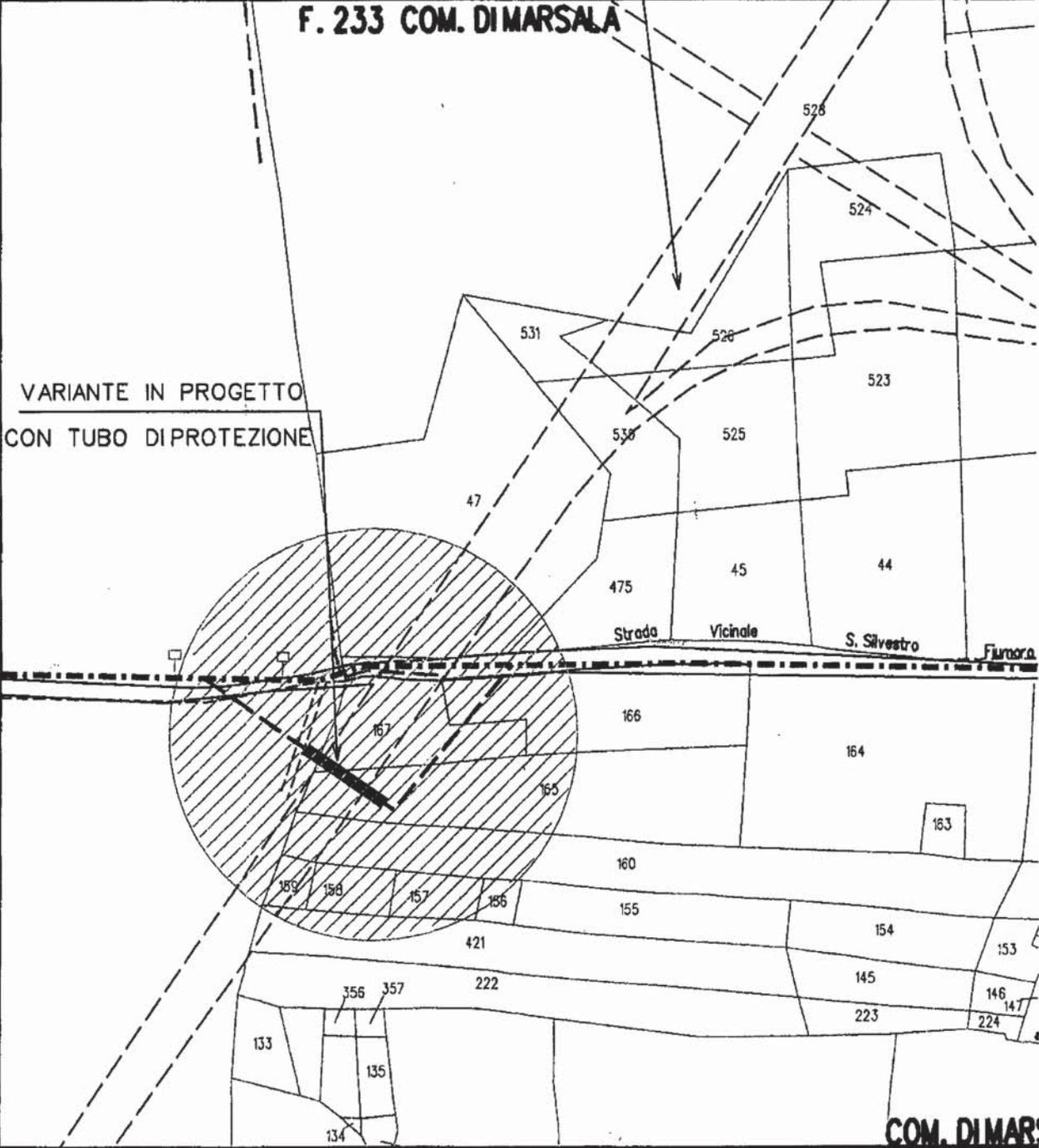
Snam
Rete Gas
Gestione Rete
Distretto Sicilia
Il Responsabile
(Ing. Massimiliano Erario)

VARIANTE SS. 115 TRAPANI-MAZAR

F. 233 COM. DIMARSALA

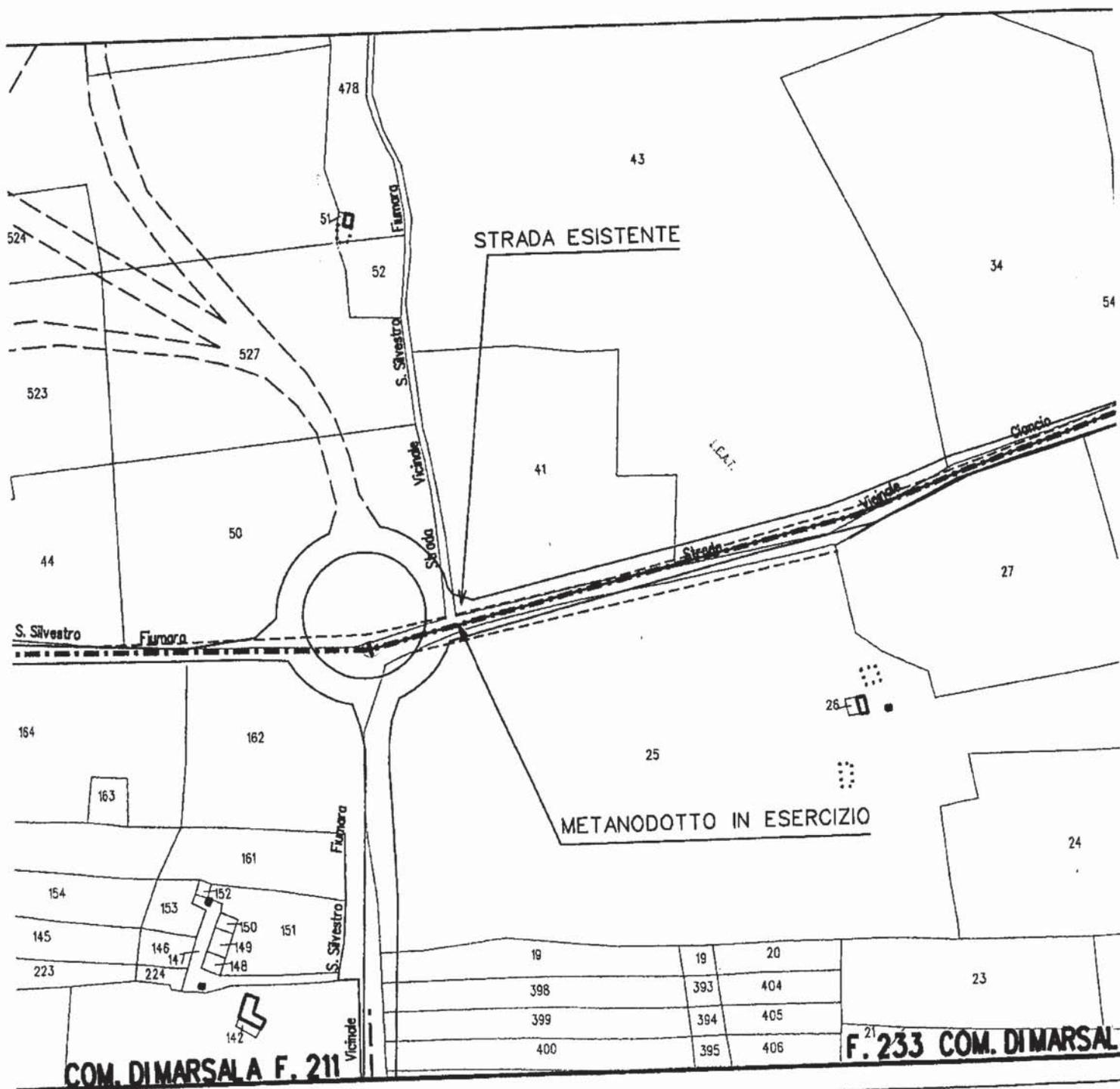
VARIANTE IN PROGETTO
CON TUBO DI PROTEZIONE

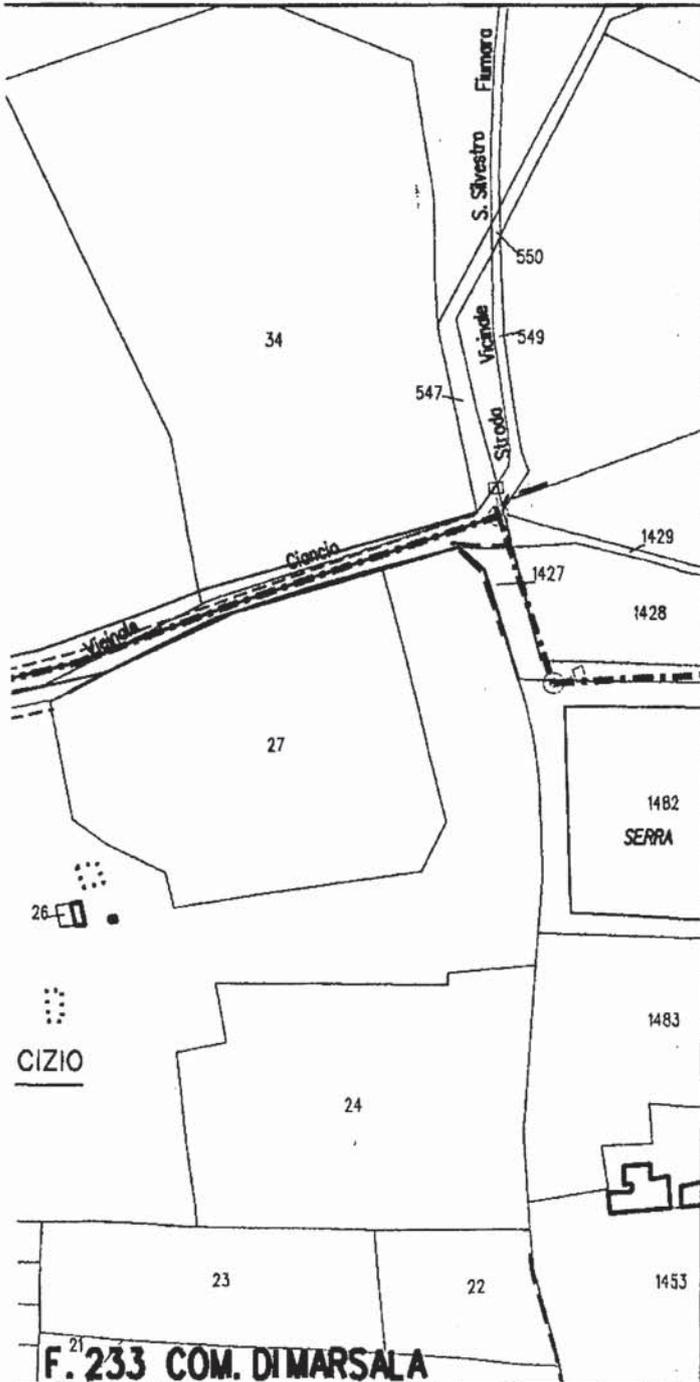
PLANIMETRIA 1:2000



COM. DIMAR

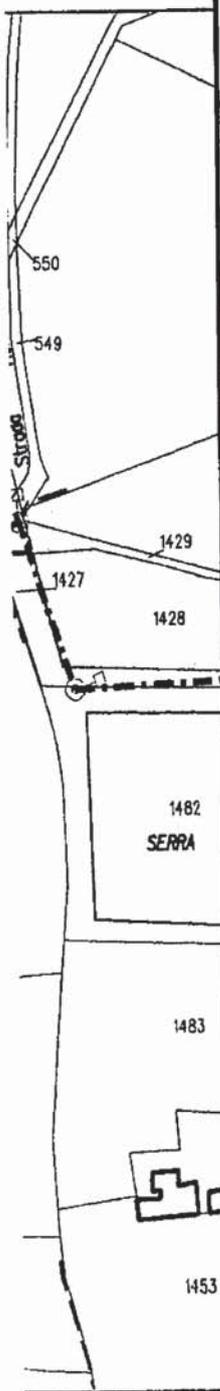
TRAPANI-MAZARA DEL VALLO IN PROGETTO





COROGRAFIA

REV.	DATA	DESCRIZIONE
0	20/03/06	Inserita variante
Proprietario		Progettista
Impianto: N. 4104448 Metanodotto: DIR. PER ZONA IND.LE MARS DN 300		
PLANIMETRIA CATASTALE		



COROGRAFIA

0	20/03/06	Inserita variante			Mic.	Urzi'	
1483	REV.	DATA	DESCRIZIONE		DISEGN.	CONTR.	
	Proprietario 		Progettista		DISEGNO 10E-60512/1		
	Impianto: N. 4104448					REVISIONE	
	Metanodotto: DIR. PER ZONA IND.LE MARSALA DN 300					COMMESSA	
1453						SCALA	1:2000
	PLANIMETRIA CATASTALE					sostituisce il sostituito dal	

Il presente disegno e' di proprieta' aziendale - La societa' tutela i propri diritti a termine di legge.

Snam
Rete Gas

GESTIONE RETE
Distretto Sicilia
Contrada Mezzocampo
Via V. Florio, 21
95045 Misterbianco (CT)
Fax: 095/7574313
Tel.: 095/7574311
www.snamretegas.it

Società per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara, 7
Capitale Sociale Euro 1.955.766.700,00 i.v.
Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese
di Milano n. 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158
Società soggetta all'attività di direzione e
coordinamento dell'Eni S.p.A.

riferimenti da citare nella risposta
DI-SIC/ *B12* /Ali

Misterbianco; **24 APR. 2006**
DISIC/MZ/06/003

ANAS S.p.A.	
031898	08 MAG 2006
PROTOCOLLO GENERALE	

DIREZIONE CENTRALE
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE

Spett.le
ANAS S.p.A.
Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzabano n° 10
00185 Roma

e p.c Snam Rete Gas
Centro di Mazara del Vallo



Oggetto: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula “ compresa tra lo svincolo “ Girgi “ sulla A 29 / dir e il collegamento alla SS 115 al km 48+000 in corrispondenza dell’abitato di Mazara del Vallo. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

**Metanodotto : Allacciamento al Comune di Mazara del Vallo DN 80
Realizzazione di opere di protezione su gasdotto in esercizio interferito Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula sul mapp 89 Fg 138 del Comune di Mazara del Vallo**

Con riferimento alla Vostra prot 003988 del 27.07.2004 e successive integrazioni della ditta di progettazioni AIC progetti del 17.11.2005, Vi comunichiamo che per il superamento dell’interferenza occorre procedere , a nostra cura e Vostre spese, alla realizzazione di opere di protezione al gasdotto.

Rammentiamo che il terreno da noi attraversato è gravato da regolare servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l’altro, l’obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura alla distanza minima di m. 13.00 dall’asse del metanodotto ed a lasciare tale fascia a terreno agrario.

Il preventivo delle spese per la realizzazione delle opere necessarie al superamento dell’interferenza ammonta a € 42.000,00 (€ quarantaduemila/00) più IVA nella misura dovuta e deve intendersi valido per mesi sei dalla data della presente.

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0044586-A del 11/05/2006

716884

Precisiamo che l'inizio dei nostri lavori resta subordinato, oltre all'accettazione delle condizioni tecnico/amministrative in appresso specificate, all'assolvimento da parte Vostra dei seguenti adempimenti.

- Impegno ad effettuare i pagamenti, mediante bonifico bancario a favore di Snam Rete Gas S.p.A. - S. Donato Milanese - su Banca Intesa S.p.A. - Piazzale Supercortemaggiore, 2 - San Donato Milanese - c/c 213422102147, coordinate bancarie CAB 84561 - ABI 03069, BBAN M0306984561213422102147, secondo le seguenti modalità :
- versamento di € 12.600,00 (dodicimilaseicento/00) - corrispondente al 30% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - all'accettazione della presente, su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- versamento di € 21.000,00 (ventunomila/00) - corrispondenti al 50% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - da versare prima dell'inizio dei lavori su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- Vostro formale impegno a corrisponderci l'importo a saldo delle opere realizzate quale risulterà dal consuntivo finale che terrà conto anche delle eventuali variazioni successivamente intervenute nella quantità e/o nei costi dei materiali e della mano d'opera, da versare su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg).
Resta inteso che qualora in corso d'opera si presentassero condizioni impreviste tali da comportare il superamento del preventivo per oltre il 15% Ve ne daremo comunicazione anticipandoVi l'ordine di grandezza dello scostamento;
- rilascio in favore di Snam Rete Gas S.p.A. con contestuale invio alla scrivente di una fidejussione (come da testo allegato), emessa da primario istituto di credito, per un importo di € 8.400,00 (€ ottomilaquattrocento/00) pari al restante 20% del preventivo (più IVA nella misura dovuta) a garanzia del regolare versamento a saldo; Snam Rete Gas restituirà l'originale di tale fidejussione, a pagamento avvenuto.

In caso di ritardato pagamento delle fatture a Snam Rete Gas sono dovuti, sugli importi fatturati, interessi pari al tasso comunicato semestralmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai fini del Decreto Legislativo 9 ottobre 2002 n. 231 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, maggiorato di sette punti percentuali.

Decorsi ulteriori 60 giorni dalla scadenza delle fatture di anticipo (30% e 50%), il mancato pagamento delle stesse costituirà motivo di risoluzione del presente impegno fermo restando la facoltà di Snam Rete Gas di non dar corso all'esecuzione delle proprie opere e di addebitarVi comunque tutti i costi sostenuti.

Resta inoltre inteso che :

- ANAS solleva la Snam Rete Gas da qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti da ANAS stessa;
- nel corso dei lavori, eseguiti da ANAS, nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiale e/o interventi di qualsiasi genere (ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili) potranno essere effettuati entro la fascia asservita larga m 13,00 per parte rispetto all'asse della condotta in esercizio; a tale proposito dovranno essere definite e verbalizzate le " procedure di esecuzione dei lavori tra il Centro Snam Rete Gas di Mazara del Vallo ed ANAS , competenti e responsabili in materia ";
- ANAS riconosce che i lavori e gli interventi sul metanodotto interferito si rendono necessari per la realizzazione delle proprie opere e, pertanto, non si darà luogo a richieste di pagamento a qualsiasi titolo (cauzioni, fidejussioni, canoni, una tantum etc.). Resta peraltro inteso che, qualora – successivamente alla realizzazione delle opere stradali – la Snam Rete Gas S.p.A. ritenga dover modificare o sostituire alcuni tratti della condotta interferita, è sin d'ora autorizzata ad effettuare a propria cura e spese le modifiche e/o varianti, previ accordi con ANAS e senza dover versare alcuna cauzione e/o canone.
- ANAS si impegna a realizzare, se necessario, e mantenere agibile a personale e mezzi, le strade e/o gli accessi agli impianti Snam Rete Gas ricollocati/adequati a seguito dei lavori in oggetto affinché gli stessi siano sempre e in qualunque momento, ai fini della sicurezza, facilmente raggiungibili".

Snam Rete Gas provvederà a propria cura ma a tutte spese dell'ANAS alle opere di adeguamento del proprio impianto nei tratti indicati nella cartografia allegata nonché ad ottenere le autorizzazioni previste dalle norme e dalle leggi in vigore per l'esecuzione dei propri lavori e ad acquisire la disponibilità delle aree necessarie tramite accordo bonario o, ove sussistano i presupposti di legge, provvedimento coattivo.

La Snam Rete Gas non darà corso ai lavori di propria competenza prima di essere in possesso dei permessi pubblici necessari ; eventuali ritardi nel rilascio di tutti i permessi di cui sopra non potranno essere imputati per nessun motivo ed in nessun caso alla Snam Rete Gas.

In caso di mancato ottenimento delle autorizzazioni menzionate o di idonei titoli sui fondi interessati, con conseguente impedimento all'esecuzione della variante, Snam Rete Gas resta comunque mallevata e sollevata da ogni obbligo di realizzazione e nulla potrà esserle imputato, in tal caso Vi verrà addebitato l'intero importo delle spese sostenute fino a quel momento, ivi compreso il corrispettivo dell'IVA già versata.

Vi precisiamo che, subordinatamente all'acquisizione da parte ns. dei materiali e dei necessari permessi pubblici e privati, il tempo occorrente per la realizzazione dei lavori sopra descritti, è stimabile in 12 mesi dall'assolvimento degli adempimenti a Voi richiesti.

Ribadiamo che, all'interno della fascia asservita dal nostro gasdotto, nessun lavoro potrà da parte Vostra essere intrapreso senza nostra preventiva autorizzazione previo accordi con i tecnici del nostro Centro di Mazara del Vallo per definire le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale" in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

Il medesimo Centro di Mazara del Vallo resta a Vostra disposizione per gli ulteriori chiarimenti nonché per ogni occorrenza.

In difetto Vi riterremo responsabile di ogni e qualsiasi danno a persone, cose o impianti che ne possa derivare.

In attesa di Vostro riscontro in termini di completa e formale accettazione di tutte le condizioni sopra specificate, a mezzo raccomandata come da fac-simile allegato, porgiamo distinti saluti.

Alleg. c.d.s.

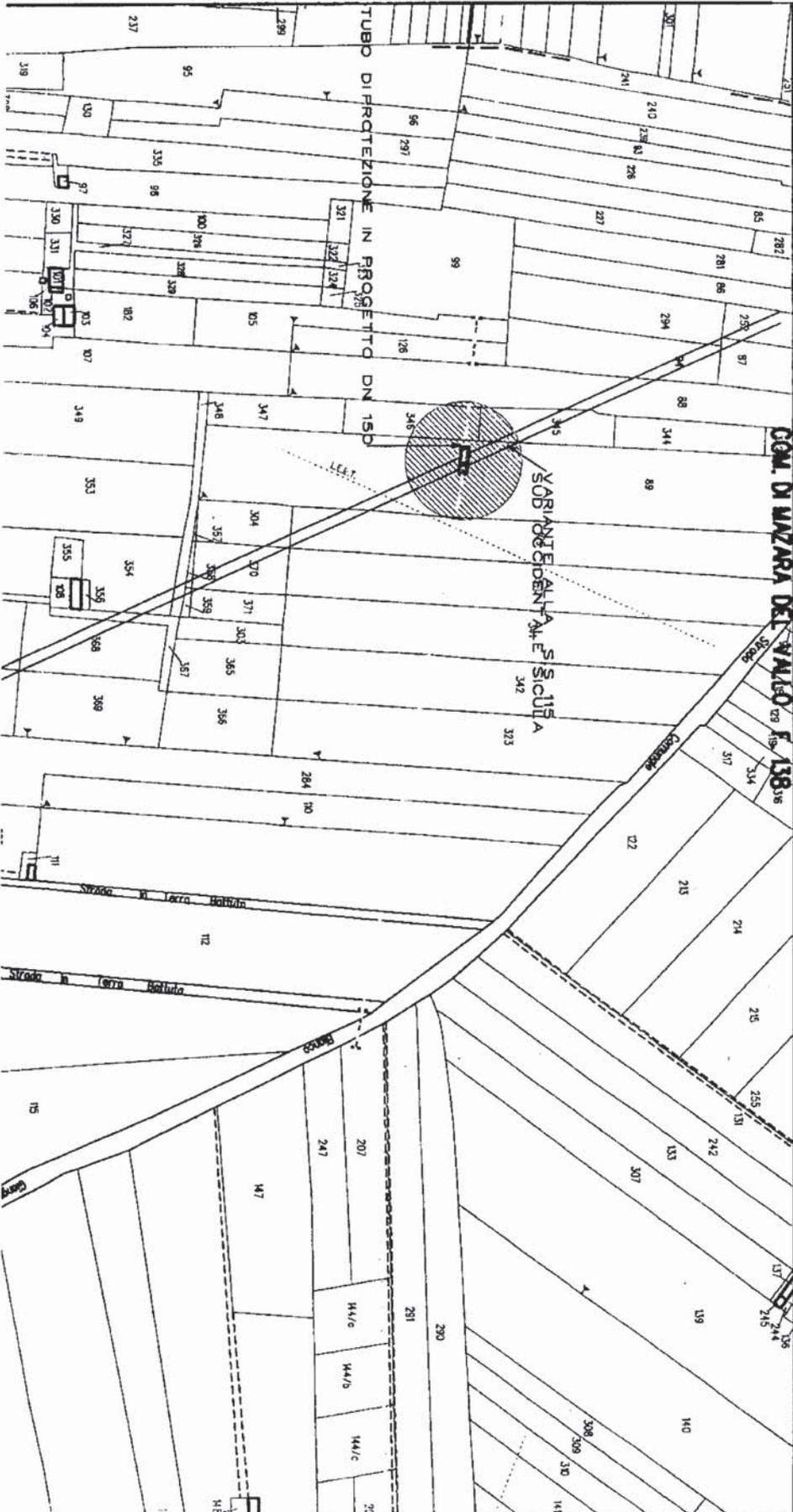


Snam
Rete Gas
Gestione Rete
Distretto Sicilia
Il Responsabile
(Ing. Massimiliano Erario)

Il presente disegno è di proprietà esclusiva - La società lubrificanti propri diritti e termini di legge.

0	24/04/06	MESSA IN PROTEZIONE VARIANTE IN PROGETTO S.S.115		Mic.	Urzi'								
INDICE	DATA	REVISIONI		DISEGN.	CONTR.	APPROV.							
Proprietario  Snam				DIS.									
Impianto: N. 4104222 Metanodotto: ALL. COMUNE DIMAZ. DEL VALLO DN 80 INSERITO TUBO PROTEZIONE AL KM.34+250				60477									
				COMM.									
				INDICE	<table border="1"> <tr> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		0						
0													
				SCALA	1:2000								
PLANIMETRIA CATASTALE				sostituisce il..... sostituito dal.....									

PLANIMETRIA 1:2000



21

21

9

|||

Snam
Rete Gas

GESTIONE RETE
Distretto Sicilia
Contrada Mezzocampo
Via V. Florio, 21
95045 Misterbianco (CT)
Fax: 095/7574313
Tel.: 095/7574311
www.snamretegas.it

Società per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara, 7
Capitale Sociale Euro 1.955.766.700,00 i.v.
Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese
di Milano n. 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158
Società soggetta all'attività di direzione e
coordinamento dell'Eni S.p.A.

riferimenti da citare nella risposta

DI-SIC/ 813 /Alì

Misterbianco; 24 APR. 2006

DISIC/MZ/06/004

ALLEGATO "INT_6"

ANAS S.p.A.

031899

08. MAG 2006

PROTOCOLLO GENERALE

DIREZIONE CENTRALE
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE

Eni
GROUP

Spett.le
ANAS S.p.A.
Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzabano n° 10
00185 Roma

e p.c Snam Rete Gas
Centro di Mazara del Vallo

Oggetto: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula “ compresa tra lo svincolo “ Girgi “ sulla A 29 / dir e il collegamento alla SS 115 al km 48+000 in corrispondenza dell’abitato di Mazara del Vallo. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

Metanodotto : Derivazione Mazara del Vallo - Trapani DN 250
Realizzazione di opere di protezione su gasdotto in esercizio interferito
Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo
(pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula sul mapp 617,620,618 Fg 98 dDel Comune di Mazara del Vallo.

Con riferimento alla Vostra prot 003988 del 27.07.2004 e successive integrazioni della ditta di progettazioni AIC progetti del 17.11.2005, Vi comunichiamo che per il superamento dell'interferenza occorre procedere, a nostra cura e Vostre spese, alla realizzazione di opere di protezione al gasdotto.

Rammentiamo che il terreno da noi attraversato è gravato da regolare servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l'altro, l'obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura alla distanza minima di m. 13.00 dall'asse del metanodotto ed a lasciare tale fascia a terreno agrario.

Il preventivo delle spese per la realizzazione delle opere necessarie al superamento dell'interferenza ammonta a € 54.000,00 (€ cinquantaquattroquemila/00) più IVA nella misura dovuta e deve intendersi valido per mesi sei dalla data della presente.

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0044589-A del 11/05/2006

716507

Precisiamo che l'inizio dei nostri lavori resta subordinato, oltre all'accettazione delle condizioni tecnico/amministrative in appresso specificate, all'assolvimento da parte Vostra dei seguenti adempimenti.

- Impegno ad effettuare i pagamenti, mediante bonifico bancario a favore di Snam Rete Gas S.p.A. - S. Donato Milanese - su Banca Intesa S.p.A. - Piazzale Supercortemaggiore, 2 - San Donato Milanese - c/c 213422102147, coordinate bancarie CAB 84561 - ABI 03069, BBAN M0306984561213422102147, secondo le seguenti modalità :
- versamento di € **16.200,00** (sedicimiladuecento/00) - corrispondente al 30% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - all'accettazione della presente, su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- versamento di € **27.000,00** (ventisettemila/00) - corrispondenti al 50% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - da versare prima dell'inizio dei lavori su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
- Vostro formale impegno a corrisponderci l'importo a saldo delle opere realizzate quale risulterà dal consuntivo finale che terrà conto anche delle eventuali variazioni successivamente intervenute nella quantità e/o nei costi dei materiali e della mano d'opera, da versare su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg).
Resta inteso che qualora in corso d'opera si presentassero condizioni impreviste tali da comportare il superamento del preventivo per oltre il 15% Ve ne daremo comunicazione anticipandoVi l'ordine di grandezza dello scostamento;
- rilascio in favore di Snam Rete Gas S.p.A. con contestuale invio alla scrivente di una fidejussione (come da testo allegato), emessa da primario istituto di credito, per un importo di € **10.800,00** (€ diecimilaottocento/00) pari al restante 20% del preventivo (più IVA nella misura dovuta) a garanzia del regolare versamento a saldo; Snam Rete Gas restituirà l'originale di tale fidejussione, a pagamento avvenuto.

In caso di ritardato pagamento delle fatture a Snam Rete Gas sono dovuti, sugli importi fatturati, interessi pari al tasso comunicato semestralmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai fini del Decreto Legislativo 9 ottobre 2002 n. 231 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, maggiorato di sette punti percentuali.

Decorsi ulteriori 60 giorni dalla scadenza delle fatture di anticipo (30% e 50%), il mancato pagamento delle stesse costituirà motivo di risoluzione del presente impegno fermo restando la facoltà di Snam Rete Gas di non dar corso all'esecuzione delle proprie opere e di addebitarVi comunque tutti i costi sostenuti.

Resta inoltre inteso che :

- ANAS solleva la Snam Rete Gas da qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti da ANAS stessa;
- nel corso dei lavori, eseguiti da ANAS, nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiale e/o interventi di qualsiasi genere (ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili) potranno essere effettuati entro la fascia asservita larga m 13,00 per parte rispetto all'asse della condotta in esercizio; a tale proposito dovranno essere definite e verbalizzate le " procedure di esecuzione dei lavori tra il Centro Snam Rete Gas di Mazara del Vallo ed ANAS , competenti e responsabili in materia ";
- ANAS riconosce che i lavori e gli interventi sul metanodotto interferito si rendono necessari per la realizzazione delle proprie opere e, pertanto, non si darà luogo a richieste di pagamento a qualsiasi titolo (cauzioni, fidejussioni, canoni, una tantum etc.). Resta peraltro inteso che, qualora – successivamente alla realizzazione delle opere stradali – la Snam Rete Gas S.p.A. ritenga dover modificare o sostituire alcuni tratti della condotta interferita, è sin d'ora autorizzata ad effettuare a propria cura e spese le modifiche e/o varianti, previ accordi con ANAS e senza dover versare alcuna cauzione e/o canone.
- ANAS si impegna a realizzare, se necessario, e mantenere agibile a personale e mezzi, le strade e/o gli accessi agli impianti Snam Rete Gas ricollocati/adequati a seguito dei lavori in oggetto affinché gli stessi siano sempre e in qualunque momento, ai fini della sicurezza, facilmente raggiungibili".

Snam Rete Gas provvederà a propria cura ma a tutte spese dell'ANAS alle opere di adeguamento del proprio impianto nei tratti indicati nella cartografia allegata nonché ad ottenere le autorizzazioni previste dalle norme e dalle leggi in vigore per l'esecuzione dei propri lavori e ad acquisire la disponibilità delle aree necessarie tramite accordo bonario o, ove sussistano i presupposti di legge, provvedimento coattivo.

La Snam Rete Gas non darà corso ai lavori di propria competenza prima di essere in possesso dei permessi pubblici necessari ; eventuali ritardi nel rilascio di tutti i permessi di cui sopra non potranno essere imputati per nessun motivo ed in nessun caso alla Snam Rete Gas.

In caso di mancato ottenimento delle autorizzazioni menzionate o di idonei titoli sui fondi interessati, con conseguente impedimento all'esecuzione della variante, Snam Rete Gas resta comunque mallevata e sollevata da ogni obbligo di realizzazione e nulla potrà esserle imputato, in tal caso Vi verrà addebitato l'intero importo delle spese sostenute fino a quel momento, ivi compreso il corrispettivo dell'IVA già versata.

Vi precisiamo che, subordinatamente all'acquisizione da parte ns. dei materiali e dei necessari permessi pubblici e privati, il tempo occorrente per la realizzazione dei lavori sopra descritti, è stimabile in 12 mesi dall'assolvimento degli adempimenti a Voi richiesti.

Ribadiamo che, all'interno della fascia asservita dal nostro gasdotto, nessun lavoro potrà da parte Vostra essere intrapreso senza nostra preventiva autorizzazione previo accordi con i tecnici del nostro Centro di Mazara del Vallo per definire le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale" in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

Il medesimo Centro di Mazara del Vallo resta a Vostra disposizione per gli ulteriori chiarimenti nonché per ogni occorrenza.

In difetto Vi riterremo responsabile di ogni e qualsiasi danno a persone, cose o impianti che ne possa derivare.

In attesa di Vostro riscontro in termini di completa e formale accettazione di tutte le condizioni sopra specificate, a mezzo raccomandata come da fac-simile allegato, porgiamo distinti saluti.

Alleg. c.d.s.



Snam

Rete Gas

Gestione Rete

Distretto Sicilia

Il Responsabile

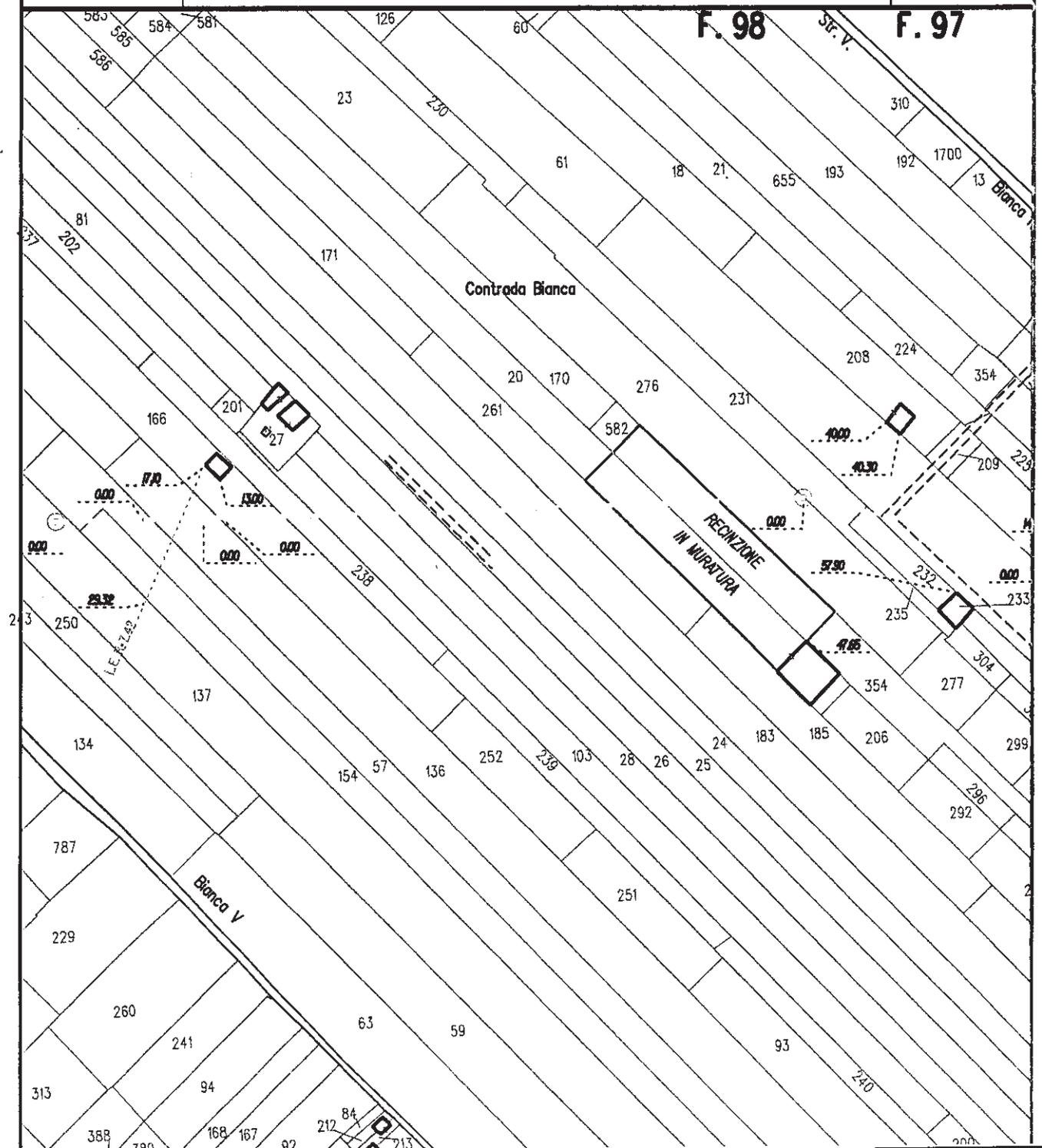
(Ing. Massimiliano Erario)

ALLEGATO "INT_6"

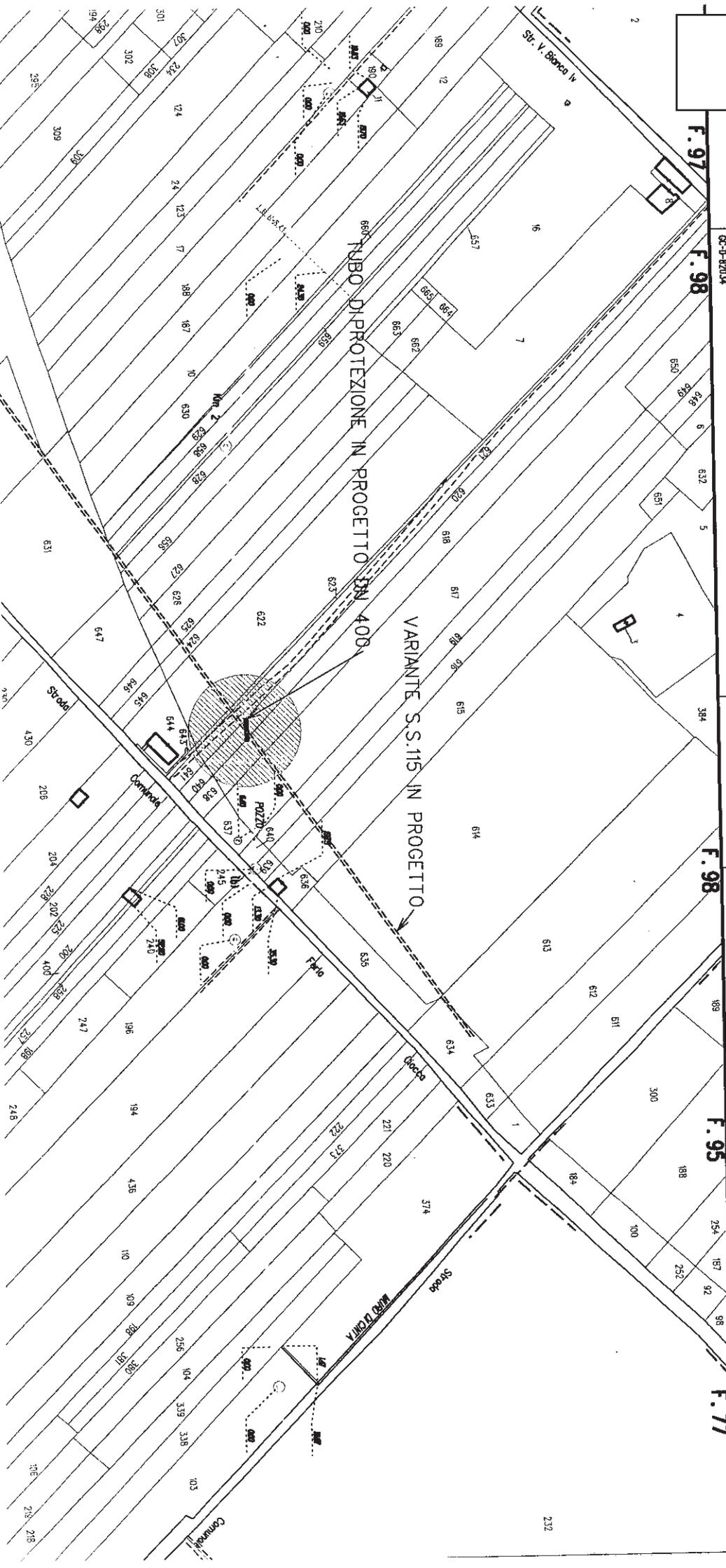
0	24/04/06	MESSA IN PROTEZIONE MET. PER VARIANTE	S.S.115 IN PROGETTO	Mic.	Urzi'																				
DICE	DATA	REVISIONI		DISEGN.	CONTR. APPROV.																				
Proprietario				DIS.																					
				ES-35E-60959																					
impianto: N. 4103758 TR. 1 metanodotto: DER. MAZ. DEL VALLO-TRAPANI DN 250 RONCO INSERITO TUBO DI PROTEZIONE AL KM. 31+650				COMM.																					
				INDICE 0 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>																					
				SCALA 1:2000																					
PLANIMETRIA CATASTALE				sostituisce il.....																					
				sostituito dal.....																					

GC-D-82034

GC-E-82043



ALLEGATO "INT_6"



CC-D-82014

CC-E-82043

CC-E-82113

ALL. 1
CC-E-82113

F. 97

F. 98

F. 98

F. 95

F. 77

2/2554 / V.037



V10

S2

V11

V12

V13

PI

Snam
Rete Gas

GESTIONE RETE
Distretto Sicilia
Contrada Mezzocampo
Via V. Florio, 21
95045 Misterbianco (CT)
Fax: 095/7574313
Tel.: 095/7574311
www.snamretegas.it

Società per Azioni
Sede Legale in San Donato Milanese
Piazza Santa Barbara, 7
Capitale Sociale Euro 1.955.766.700,00 i.v.
Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese
di Milano n. 13271390158
R.E.A. Milano n. 1633443
Partita IVA 13271390158
Società soggetta all'attività di direzione e
coordinamento dell'Eni S.p.A.

riferimenti da citare nella risposta
DI-SIC/ 815 /Alf

Misterbianco; 24 APR. 2006
DISIC/MZ/06/006

ANAS S.p.A.	
031000	08 MAG 2006
PROTOCOLLO GENERALE	
DIREZIONE CENTRALE	
PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE	



Spett.le
ANAS S.p.A.
Direzione Centrale
Programmazione e Progettazione
Via Monzabano n° 10
00185 Roma

DISTRIBUIRE A	<input type="checkbox"/>
DIRETTORI	<input type="checkbox"/>
COORDINATORI	<input type="checkbox"/>
PROGETTISTI	<input type="checkbox"/>
PROGETTISTI	<input type="checkbox"/>
AMMINISTRATIVE	<input type="checkbox"/>
INFORMATICA	<input type="checkbox"/>
SPETTI	<input type="checkbox"/>
PROGETTA	<input type="checkbox"/>
ALTRI	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>

e.p.c Snam Rete Gas
Centro di Mazara del Vallo

Oggetto: Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo (pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula “ compresa tra lo svincolo “ Girgi “ sulla A 29 / dir e il collegamento alla SS 115 al km 48+000 in corrispondenza dell’abitato di Mazara del Vallo. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Richiesta di approvazione del progetto preliminare ed assegnazione dei relativi fondi Decreto Legislativo 190/02.

**Metanodotto : Metanodotto Game “ B “ DN 1200
Realizzazione di opere di protezione su gasdotto in esercizio interferito
Itinerario Gela – Agrigento – Trapani : tratto Trapani – Mazara del Vallo
(pag. 24 Delibera CIPE 121/2001). Variante alla SS 115 “ Sud Occidentale Sicula sul mapp 248,249 Fg 119 del Comune di Mazara del Vallo (TP)**

Con riferimento alla Vostra prot 003988 del 27.07.2004 e successive integrazioni della ditta di progettazioni AIC progetti del 17.11.2005, Vi comunichiamo che per il superamento dell’interferenza occorre procedere, a nostra cura e Vostre spese, alla realizzazione di opere di protezione al gasdotto.

Rammentiamo che il terreno da noi attraversato, è gravato da regolare servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l’altro, l’obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura alla distanza minima di m. 20.00 dall’asse del metanodotto ed a lasciare tale fascia a terreno agrario.

Il preventivo delle spese per la realizzazione delle opere necessarie al superamento dell’interferenza ammonta a € 165.000,00 (€ centosessantacinquemila/00) più IVA nella misura dovuta e deve intendersi valido per mesi sei dalla data della presente.

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0044599-A del 11/05/2006

716506

Precisiamo che l'inizio dei nostri lavori resta subordinato, oltre all'accettazione delle condizioni tecnico/amministrative in appresso specificate, all'assolvimento da parte Vostra dei seguenti adempimenti.

- Impegno ad effettuare i pagamenti, mediante bonifico bancario a favore di Snam Rete Gas S.p.A. - S. Donato Milanese - su Banca Intesa S.p.A. - Piazzale Supercortemaggiore, 2 - San Donato Milanese - c/c 213422102147, coordinate bancarie CAB 84561 - ABI 03069, BBAN M0306984561213422102147, secondo le seguenti modalità :
 - versamento di **€ 49.500,00** (quarantanovemilacinquecento/00) - corrispondente al 30% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - all'accettazione della presente, su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
 - versamento di **€ 82.500,00** (ottantaduemilacinquecento/00) - corrispondenti al 50% del costo preventivato più IVA nella misura dovuta - da versare prima dell'inizio dei lavori su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg);
 - Vostro formale impegno a corrisponderci l'importo a saldo delle opere realizzate quale risulterà dal consuntivo finale che terrà conto anche delle eventuali variazioni successivamente intervenute nella quantità e/o nei costi dei materiali e della mano d'opera, da versare su presentazione di fattura Snam Rete Gas (scadenza 60 gg).
- Resta inteso che qualora in corso d'opera si presentassero condizioni impreviste tali da comportare il superamento del preventivo per oltre il 15% Ve ne daremo comunicazione anticipandoVi l'ordine di grandezza dello scostamento;
- rilascio in favore di Snam Rete Gas S.p.A. con contestuale invio alla scrivente di una fideiussione (come da testo allegato), emessa da primario istituto di credito, per un importo di **€ 33.000,00** (€ trentatremila/00) pari al restante 20% del preventivo (più IVA nella misura dovuta) a garanzia del regolare versamento a saldo; Snam Rete Gas restituirà l'originale di tale fidejussione, a pagamento avvenuto.

In caso di ritardato pagamento delle fatture a Snam Rete Gas sono dovuti, sugli importi fatturati, interessi pari al tasso comunicato semestralmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai fini del Decreto Legislativo 9 ottobre 2002 n. 231 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, maggiorato di sette punti percentuali.

Decorsi ulteriori 60 giorni dalla scadenza delle fatture di anticipo (30% e 50%), il mancato pagamento delle stesse costituirà motivo di risoluzione del presente impegno fermo restando la facoltà di Snam Rete Gas di non dar corso all'esecuzione delle proprie opere e di addebitarVi comunque tutti i costi sostenuti.

Resta inoltre inteso che :

- ANAS solleva la Snam Rete Gas da qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti da ANAS stessa;
- nel corso dei lavori, eseguiti da ANAS, nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiale e/o interventi di qualsiasi genere (ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili) potranno essere effettuati entro la fascia asservita larga m 20,00 per parte rispetto all'asse della condotta in esercizio; a tale proposito dovranno essere definite e verbalizzate le "procedure di esecuzione dei lavori tra il Centro Snam Rete Gas di Ma zara del Vallo ed ANAS, competenti e responsabili in materia";
- ANAS riconosce che i lavori e gli interventi sul metanodotto interferito si rendono necessari per la realizzazione delle proprie opere e, pertanto, non si darà luogo a richieste di pagamento a qualsiasi titolo (cauzioni, fidejussioni, canoni, una tantum etc.). Resta peraltro inteso che, qualora – successivamente alla realizzazione delle opere stradali – la Snam Rete Gas S.p.A. ritenga dover modificare o sostituire alcuni tratti della condotta interferita, è sin d'ora autorizzata ad effettuare a propria cura e spese le modifiche e/o varianti, previ accordi con ANAS e senza dover versare alcuna cauzione e/o canone.
- ANAS si impegna a realizzare, se necessario, e mantenere agibile a personale e mezzi, le strade e/o gli accessi agli impianti Snam Rete Gas ricollocati/adequati a seguito dei lavori in oggetto affinché gli stessi siano sempre e in qualunque momento, ai fini della sicurezza, facilmente raggiungibili".

Snam Rete Gas provvederà a propria cura ma a tutte spese dell'ANAS alle opere di adeguamento del proprio impianto nei tratti indicati nella cartografia allegata nonché ad ottenere le autorizzazioni previste dalle norme e dalle leggi in vigore per l'esecuzione dei propri lavori e ad acquisire la disponibilità delle aree necessarie tramite accordo bonario o, ove sussistano i presupposti di legge, provvedimento coattivo.

La Snam Rete Gas non darà corso ai lavori di propria competenza prima di essere in possesso dei permessi pubblici necessari; eventuali ritardi nel rilascio di tutti i permessi di cui sopra non potranno essere imputati per nessun motivo ed in nessun caso alla Snam Rete Gas.

In caso di mancato ottenimento delle autorizzazioni menzionate o di idonei titoli sui fondi interessati, con conseguente impedimento all'esecuzione della variante, Snam Rete Gas resta comunque mallevata e sollevata da ogni obbligo di realizzazione e nulla potrà esserle imputato, in tal caso Vi verrà addebitato l'intero importo delle spese sostenute fino a quel momento, ivi compreso il corrispettivo dell'IVA già versata.

Vi precisiamo che, subordinatamente all'acquisizione da parte ns. dei materiali e dei necessari permessi pubblici e privati, il tempo occorrente per la realizzazione dei lavori sopra descritti, è stimabile in 18 mesi dall'assolvimento degli adempimenti a Voi richiesti.

Ribadiamo che, all'interno della fascia asservita dal nostro gasdotto, nessun lavoro potrà da parte Vostra essere intrapreso senza nostra preventiva autorizzazione previo accordi con i tecnici del nostro Centro di Mazara del Vallo per definire le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale" in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

Il medesimo Centro di Mazara del Vallo resta a Vostra disposizione per gli ulteriori chiarimenti nonché per ogni occorrenza.

In difetto Vi riterremo responsabile di ogni e qualsiasi danno a persone, cose o impianti che ne possa derivare.

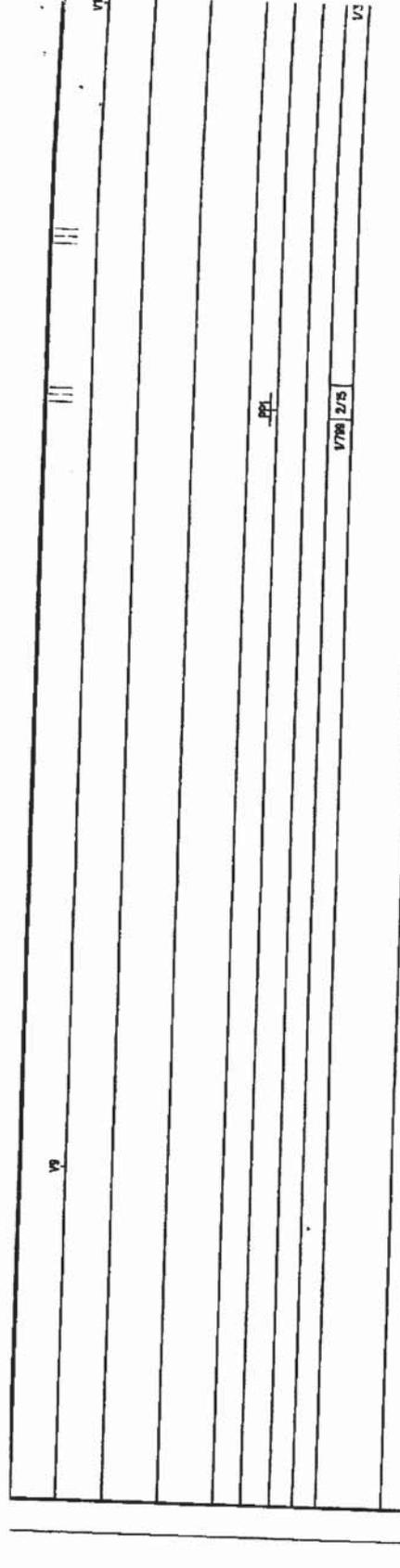
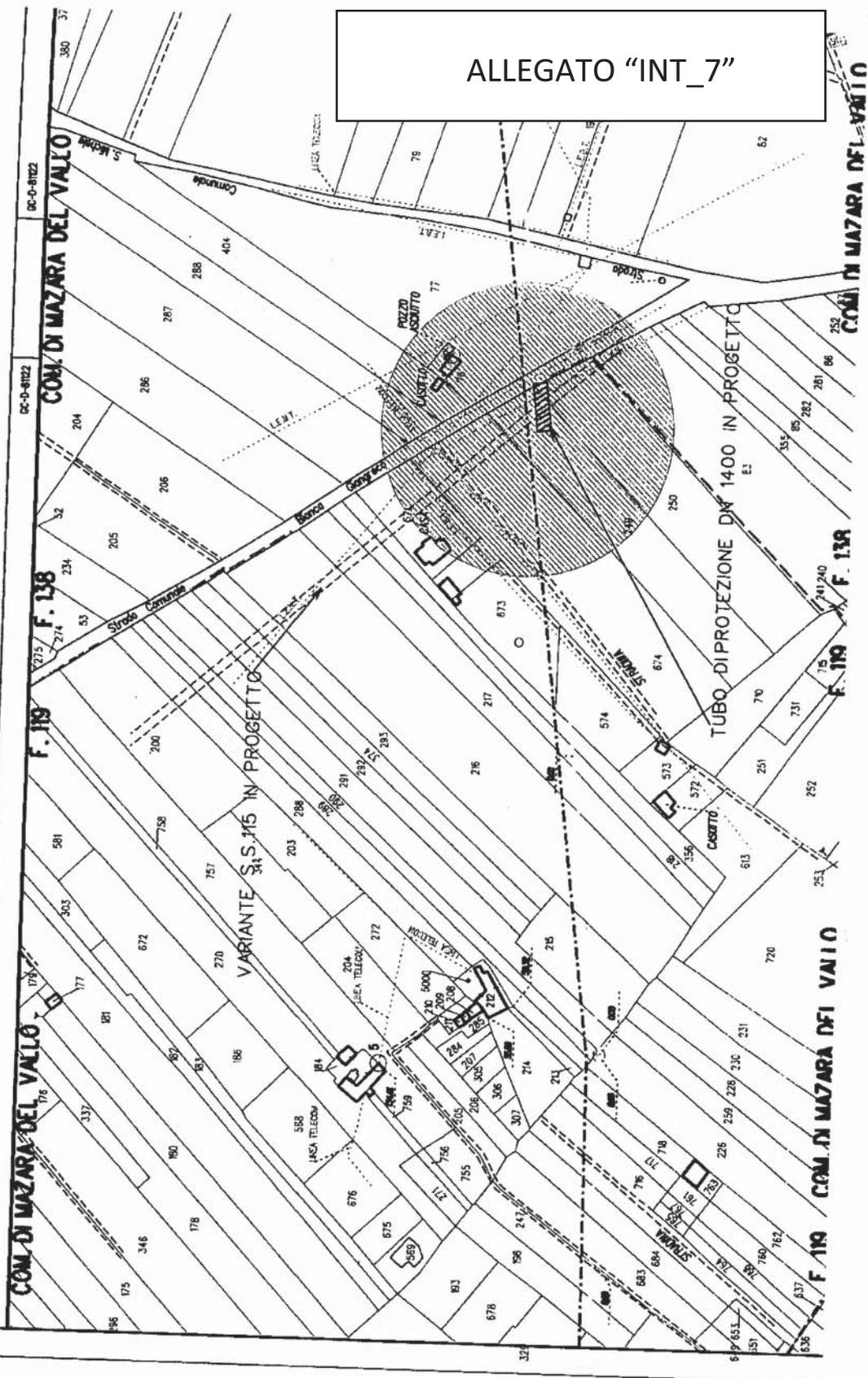
In attesa di Vostro riscontro in termini di completa e formale accettazione di tutte le condizioni sopra specificate, a mezzo raccomandata come da fac-simile allegato, porgiamo distinti saluti.

Alleg. c.d.s.



Snam
Rete Gas
Gestione Rete
Distretto Sicilia
Il Responsabile
(Ing. Massimiliano Erario)

ALLEGATO "INT_7"



ALLEGATO "INT_7"

Il presente disegno è di proprietà esclusiva del cliente. La società ha il diritto di proprietà e termine di legge.

0	24/04/08	MESSA IN PROTEZIONE MET. PER VARIANTE S.S. 115 IN PROGETTO	Mic.	Urzi'	
INDICE	DATA	REVISIONI	DISEGN.	CONTR.	APPROV.
Proprietario  Snam			DIS.	GB-54E-81100	
Impianto: N. 4101004 TR.1 MAZARA-CAMPOBELLO Metanodotto MET. ALGERIA-ITALIA DN 1200 GAME B INSERITO TUBO DI PROTEZIONE AL KM. 33+850			COMM.	INDICE 0 6 7	
PLANIMETRIA CATASTALE			SCALA	1:2000	
			sostituisce il..... sostituito dal.....		



Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE DELL'AMBIENTE
SERVIZIO 1 – Valutazioni ambientali

Tel. 091 – 7077121 – Fax 091 – 7077139
Via Ugo La Malfa, 169 - 90146 Palermo
UOB S.1.2: Valutazione Integrata Ambientale

Prot. n. 20210 del 26/3/2019

Oggetto: **TP22 VIA R1** - Itinerario Gela - Agrigento – Trapani. Tratto Trapani - Mazara del Vallo. Variante alla S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula” compresa tra lo svincolo “Birgi” sulla A29/dir e il collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza dell’abitato di Mazara del Vallo - 1° stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo. Progetto preliminare.

Ritiro istanza di valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6 comma 9 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e Richiesta conferma parere compatibilità ambientale.

Anas SpA
anas@postacert.stradeanas.it

Anas - Coordinamento Territoriale Sicilia
R.U.P Ing. Silvio Canalella
anas.sicilia@postacert.stradeanas.it

E, p.c. Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le strade e le Autostrade e per la Vigilanza e la Sicurezza nelle Infrastrutture Stradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

A seguito della richiesta avanzata da codesta Società ANAS Spa con nota prot.CDG-0101957-P del 21.02.2019 acquisita al prot. ARTA 11949 del 21.02.2019, si prende preliminarmente atto della decisione autonomamente assunta dalla medesima Società concernente il ritiro dell’istanza di valutazione preliminare prevista ai sensi dell’art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., già presentata a questo Servizio con nota prot. CDG-0528828-P del 09.10.2018 acquisita al prot. ARTA 61947 del 10.10.2018.

Per quanto concerne la richiesta “di *proseguire nell’istruttoria preordinata alla conferma del parere di compatibilità ambientale relativo al progetto preliminare della variante alla SS 115 da Trapani a Mazara del Vallo – Primo stralcio funzionale Marsala-Mazara del Vallo*”, si rappresenta che nessuna istruttoria prevista dal D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. risulta attualmente in corso presso questo Servizio (e quindi perseguibile) e che in ogni caso non sono riscontrabili nel suddetto decreto legislativo, che rappresenta il Testo unico in materia Ambientale, attività o procedure inerenti la conferma di pareri di compatibilità ambientale precedentemente resi, indipendentemente dall’individuazione dell’Autorità competente all’espletamento dell’istruttoria.

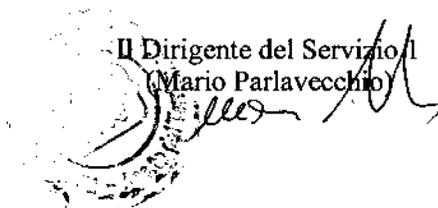
In merito al richiamo posto da codesta Società all’art. 216 del D.Lgs 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) rubricato “Disposizioni transitorie e di coordinamento” come modificato dall’art. 128 comma 1 lettera a) del D.Lgs 56/2017 che stabilisce al comma 1 bis che: “*per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall’articolo 163 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del presente codice, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente. Fatto salvo quanto previsto al comma 4-*

bis, per le procedure di gara si applica quanto previsto al comma 1", si ritiene che il medesimo non interferisca con le disposizioni del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., ma sia riferibile piuttosto alle modalità di approvazione dei progetti per quanto concerne l'ambito normativo riferibile al Codice dei contratti pubblici alla quale fa riferimento la dicitura secondo la disciplina previgente e non alla normativa ambientale.

Fermo restando la validità del provvedimento di cui alla nota prot.n. 79111 del 21.10.2009 rilasciato ai sensi dell'art. 5 D.P.R. 12.04.1996 e dell'art. 5 D.P.R. 357/1997 per il quale non è prevista alcuna scadenza, si rappresenta che nell'eventualità di variazioni o modifiche apportate al progetto originariamente valutato la normativa consente al proponente la presentazione all'Autorità competente di una richiesta ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. *"Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis (...) in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi"*, oppure l'attivazione diretta della pertinente procedura ambientale individuata dai commi 6 e 7 dell'art. 6 del succitato D.Lgs 152/2006 nel caso in cui si possono avere impatti ambientali significativi e negativi come definiti alla lettera c) comma 1 dell'art. 5 del medesimo D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii..

Rappresentato quanto sopra, considerato che, come indicato nella *"Lista di controllo per la valutazione preliminare"* precedentemente trasmessa da codesta Società trattasi di *"strada extraurbana secondaria di interesse nazionale"*, e che tale tipologia stradale, a seguito delle modifiche apportate dal D.Lgs. 104/2017, rientra tra le opere presenti nell'allegato II-bis (progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale) punto 2 lettera c) della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si evidenzia che qualunque richiesta di avvio di procedura ambientale inerente all'opera in argomento prevista ai sensi del suddetto D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., dovrà essere indirizzata all'Autorità competente prevista dalla normativa, ossia al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Dirigente del Servizio 1
Mario Parlavecchio





Consiglio Superiore dei lavori pubblici
Sezioni Prima e Terza

e, p.c.

ANAS S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori
anas@postacert.stradeanas.it

Segreteria generale del consiglio superiore
dei lavori pubblici
consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Ing. Ignazio Terranova
Segretario Prima Sezione
ignazio.terranova@mit.gov.it

Ing. Massimo D'Alessandro
massimo.dalessandro@mit.gov.it

OGGETTO: Affare 21/2021 - S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" dallo svincolo "Birgi" sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo - 1° Stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo
Costo dell'opera: 127,3 M €
Codice unico di progetto (CUP): F21B01000200001.

Con riferimento alla nota di ANAS S.p.A. N. 0122034 del 26/02/2021, recepita da questo Consiglio superiore dei lavori pubblici al prot. n. 2156 del 26/02/2021, in allegato alla presente si trasmette la copia conforme all'originale del voto relativo all'affare in oggetto.

Il Presidente della Terza Sezione

(Ing. Andrea Ferrante)



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Sezioni Riunite Prima e Terza

Adunanza del 20 maggio 2021

Protocollo 21/2021

OGGETTO: S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula” dallo svincolo “Birgi” sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo - 1° Stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo
Costo dell’opera: 127,3 M €
Codice unico di progetto (CUP): F21B01000200001

LE SEZIONI

VISTA la nota n. CDG 0122034 del 26/02/2021, acquisita agli atti in pari data al Prot. 2156, con la quale il Responsabile Coordinamento Progettazione di ANAS S.p.a. ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il progetto preliminare con richiesta di parere ai sensi del combinato disposto dell’art. 215 del DLgs 50/2016 e del DM 467/2020;

VISTA la nota n. 2445 del 05/03/2021 di costituzione della Commissione relatrice;

VISTA la nota n. 3888 del 15/04/2021 con la quale sono state richieste integrazioni al progetto trasmesso;

VISTA la nota n. 4152 del 21/04/2021 con la quale ANAS ha fornito integrazioni alla documentazione trasmessa;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (AVAGNINA, PAOLUCCI, NAPPI, SIMEONE, SIMONINI, MONTRASIO, SALVATORE, SAVOIA, MAZZOLA, DA DEPPO, LEVA, CANTISANI, FIADINI, PRATI, D’AMORA, CHIRIVI’)

PREMESSO

Con nota n.0122034 del 26/02/2021, ANAS S.p.a. ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per esame e parere, un progetto “preliminare” relativo alla S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula”, dallo svincolo “Birgi” sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo - 1° Stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo.

Per una sintetica illustrazione dell'intervento e dei suoi aspetti salienti, si riporta, di seguito integralmente, la *Relazione Istruttoria* del Responsabile del procedimento.

“1. PREMESSA

Il presente progetto preliminare è trasmesso per l'acquisizione del parere previsto dall'art. 215 del D.Lgs 50/2016 in combinato disposto con il D.M. 467/2020 in vigore dal 11.12.2020, che prevede fino al 31.12.2021 l'applicazione D.L. 76/20 c.d. “Semplificazioni” convertito con modificazioni con L. 120/20.

- *Codice unico di progetto (CUP): F21B01000200001*
- *Livello: Progetto Preliminare*
- *Responsabile del Procedimento: Ing. Ettore De Cesbron De La Grennelais – ANAS Struttura Territoriale Sicilia*
- *Soggetto Aggiudicatore: ANAS*
- *Costo dell'intera opera: 127,3 M€*
- *Finanziamenti: Il finanziamento è stato reso disponibile con la sottoscrizione ad agosto 2017 dell'APQ Sicilia, dall'Agenzia per la Coesione, dal MIT, dalla Regione Siciliana e da ANAS, per la realizzazione del solo 1° stralcio funzionale da Marsala sud a Mazara del Vallo per un importo di 134 M€;*

2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto è inserito tra le opere del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo di cui alla Delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001 e consiste nella realizzazione di una strada di cat. C1 in parte in sede e in parte in variante, per 16,5 km. L'intervento interessa il territorio del Libero Consorzio Comunale di Trapani e in particolare i comuni di Marsala, Petrosino e Mazara del Vallo.

Attualmente il tratto esistente della S.S. 115 da Trapani a Mazara del Vallo, non consente di collegare con adeguati livelli di servizio e di sicurezza, i poli presenti lungo la costa occidentale della Sicilia e si sviluppa prevalentemente all'interno di centri abitati, con una piattaforma di larghezza ridotta che presenta numerosi accessi e intersezioni a raso.

Nel 2004 ANAS ha predisposto il progetto preliminare di una variante alla SS 115 da Trapani a Mazara del Vallo per collegare in maniera adeguata Trapani, l'aeroporto Birgi, Marsala e Mazara del Vallo, prevedendo una strada di cat. C1, in parte su nuova sede ed in parte sulla sede della esistente strada a scorrimento veloce esistente Trapani Marsala.

Successivamente sono state avviate le procedure approvative previste dal D.Lgs 190/2002 (Legge Obiettivo) sull'intero tratto Trapani-Mazara del Vallo con la trasmissione del progetto preliminare comprendente lo Studio di Impatto Ambientale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Strade (MIT) da parte di ANAS con prot. 3988 del 27.07.2004.

In tale ambito sono stati resi i pareri delle Amministrazioni e gli Enti competenti compreso il parere di compatibilità ambientale endoprocedimentale dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente (ARTA), positivo con prescrizioni con nota prot. N. 79111 del 21.10.2009.

L'iter approvativo sull'intervento complessivo è stato tuttavia sospeso di fatto in attesa dello stanziamento dei finanziamenti sull'intervento.

Con la sottoscrizione ad agosto 2017 dell'APQ Sicilia, dall'Agenzia per la Coesione, dal MIT, dalla Regione Siciliana e da ANAS, sono stati resi disponibili i finanziamenti per la realizzazione del solo 1° stralcio funzionale da Marsala sud a Mazara del Vallo per un importo di 134 M€.

Il progetto preliminare è stato pertanto stralciato delle parti non finanziate e comprende attualmente il solo 1° stralcio funzionale "Marsala sud- Mazara del Vallo".

Di seguito a tale finanziamento, ANAS ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. CDG-0548939-P del 31/10/2017) di riavviare le procedure autorizzative di Legge Obiettivo proponendo al CIPE l'approvazione del progetto preliminare del 1° Stralcio funzionale "Marsala Sud-Mazara del Vallo".

Con nota prot. 329 del 15.01.2018 il MIT ha chiesto ad ANAS l'adeguamento del progetto 2004 del 1° stralcio funzionale "Marsala sud - Mazara del Vallo" alle norme intervenute, reiterando i pareri scaduti e inviando lo stesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisire il relativo prodromico parere di competenza ai sensi dell'art. 215 del D.Lgs 50/2016.

Il presente progetto preliminare 2020, pertanto, è stato aggiornato e modificato senza comportare alcuna variazione significativa alle caratteristiche fondamentali dell'infrastruttura del progetto redatto nel 2004, sul quale sono stati espressi i pareri favorevoli dagli enti competenti, nell'ambito delle procedure approvative di legge obiettivo.

Nello specifico il progetto del 1° Stralcio Funzionale "Marsala Sud – Mazara del Vallo" consiste nella realizzazione di una nuova strada, interamente in variante di categoria "C1" di cui al D.M. 2001. Il tracciato si sviluppa prevedendo una rotatoria in prossimità dell'ospedale di Marsala per l'innesto della nuova strada in progetto sulla SS 188 e termina con una rotatoria sulla esistente SS 115, in corrispondenza del Raccordo con il porto di Mazara del Vallo.

L'intervento comprende:

- galleria artificiale "Ospedale" tra pk 0+550 e pk 0+650 di 100 m di sviluppo;
- viadotto "Sossio" tra pk 2+166 e pk 2+281 di 115 m;
- n.3 intersezioni stradali: "Marsala Sud"; "Terrenove"; "Petrosino";
- oltre a n.7 cavalcavia e n.5 sottopassi per la ricucitura della viabilità interferita.

La nuova strada attraversa i territori dei comuni di Marsala, Petrosino e Mazara del Vallo.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2/c denominata "Strada extraurbana secondaria di interesse nazionale".

2.1. Analisi alternative di tracciato

Il nuovo asse stradale riguarda: il tronco sud tra lo svincolo di Marsala sud e lo svincolo di Mazara del Vallo.

Per quanto riguarda il tronco Sud, anche in relazione alla presenza di un Sito di interesse comunitario ("Sciare di Marsala") che costituisce verso oriente un limite alla possibilità di realizzazione dell'opera, si può ritenere che esistono due sole alternative:

- l'opzione zero, cioè il mantenimento della situazione attuale;
- l'opzione uno, cioè il nuovo tracciato già proposto dall'ANAS con qualche eventuale modificazione di dettaglio.

Tronchi stradali di studio:

- Tratta n. 6 - L=4,40 km - Strada provinciale n. 188
- Tratta n.7 – L=15,00 km - Strada statale n. 115 esistente
- Tratta n. 8 – L= 15,67 km - Progetto di variante S.S. n. 115

Alternativa 0

L'alternativa zero corrisponde al mantenimento dello status quo.

Rispetto alla suddivisione in tronchi, l'alternativa 0 è composta, pertanto, dai tronchi 6 e 7.

Nella sua lunghezza complessiva di circa 20 km, l'alternativa 0 appartiene alla rete delle strade provinciali e statale esistente ed ha caratteristiche geometriche e funzionali obsolete. La SP 188 e la SS 115 hanno una sezione ridotta, hanno accessi eccessivamente ravvicinate ed attraversano i centri abitati.

Alternativa 1

L'alternativa uno consiste in una variante su nuova sede di categoria C1, che corre ad est della SS 115.

Complessivamente, l'alternativa ha un sviluppo di circa 16 km ed ha uno sviluppo più corto di 4 km rispetto a quello dell'alternativa 0. L'alternativa uno prevede la nuova realizzazione di due Svincoli per la connessione della nuova strada statale con la rete locale.

L'alternativa 1 connette lo svincolo di Marsala Sud, in prossimità dell'ospedale, con Mazara del Vallo. E' lungo 15,67 km e attraversa, anch'esso, tutto territorio agricolo. Dal punto di vista ambientale, esso rappresenta certamente il tronco più delicato di tutti i tronchi analizzati. Per un tratto di circa 8,6 km, la strada risulta, infatti, compressa fra il sito di interesse comunitario delle Sciare di Marsala a Nord e l'area delle cave di tufo a Sud.

Si riportano di seguito i principali fattori che sono stati presi in considerazione per confrontare fra loro le alternative e procedere a una scelta di tracciato:

- i tempi di percorrenza;
- il costo della realizzazione di nuove opere;
- la superficie aggiuntiva di suolo occupata dalla sede stradale;
- l'inquinamento da rumore determinato sul territorio circostante;
- le aree soggette a vincoli;
- le aree soggette a rischio idrogeologico o idraulico;
- l'impatto sull'ambiente naturale.

A ciascuno di questi fattori è stato attribuito un peso diverso per arrivare a una valutazione complessiva che consenta una comparazione delle alternative e quindi le conseguenti scelte.

La valutazione delle alternative è stata fatta in due tempi.

Anzitutto si è effettuata per tutte le alternative considerate una verifica economico – finanziaria e una verifica dell'impatto sull'ambiente della componente rumore.

L'analisi economico - finanziaria, svolta con rilevanti approfondimenti, elabora un confronto tra le due alternative. Con il metodo elaborato è stata scartata l'alternativa zero, mentre è risultata più vantaggiosa l'alternativa 1; Analogo metodo è stato utilizzato per l'analisi relativa al rumore e analogo è stato il risultato.

L'esito di queste due prime valutazioni ha portato ad assumere come invariante l'alternativa 1 per il tronco centrale e il tronco sud e ad escludere l'alternativa zero anche per il tronco nord.

La verifica dell'alternativa 1 sempre per il tronco nord è stata eseguita per le altre componenti ambientali.

Gli esami condotti hanno in definitiva consentito di ritenere come base il tracciato iniziale dell'ANAS, cioè l'alternativa 1, con tutti i necessari interventi di mitigazione degli impatti.

Nello "Studio del Traffico e Analisi Costi Benefici" allegati al progetto sono descritti in dettaglio i vantaggi che comporta l'alternativa 1 – progetto della nuova strada – rispetto all'alternativa 0 – mantenimento delle strade esistenti per collegare Marsala e Mazara del Vallo.

2.2. Studio del traffico

Il progetto preliminare del 1° stralcio funzionale Marsala Sud - Mazara del Vallo, della Variante alla SS 115 "sud- occidentale sicula" nel tratto Trapani – Mazara del Vallo, compreso tra lo svincolo "Birgi" e il collegamento alla SS 115 in corrispondenza di Mazara del Vallo comprende l'Analisi Trasportistica e l'Analisi Costi Benefici.

Visto il livello progettuale in cui si inserisce lo studio trasportistico, questo è finalizzato alla ricostruzione dei modelli di domanda/offerta di trasporto dell'area di progetto necessari alla stima dei traffici attesi dall'infrastruttura ammodernata. A partire dai traffici attesi, sono state effettuate le verifiche di funzionalità del progetto.

Lo studio trasportistico è volto a definire la capacità dell'infrastruttura di progetto a servire le reali esigenze della mobilità dell'area su cui insiste ed a verificare la funzionalità dell'infrastruttura rispetto al traffico atteso. Inoltre, sui tratti stradali che compongono l'infrastruttura di progetto, sono stati stimati i traffici attesi suddivisi in veicoli leggeri passeggeri e veicoli pesanti merci e ripartiti per la componente di traffico diurna e notturna, per fornire tutti i dati di input necessari alle analisi ambientali e di rumore.

Al 2028, anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura, i risultati evidenziano volumi di traffico che si attestano attorno ai 14.000 veicoli totali bidirezionali nella tratta da Marsala (Svincolo per SSV Trapani – Marsala) allo svincolo per Petrosino, ed attorno ai 12.550 veicoli totali bidirezionali nella tratta dallo svincolo per Petrosino allo svincolo sulla SS115 per Mazara del Vallo, in entrambe le tratte i traffici totali evidenziano una componente poco rilevante di traffico pesante.

Nella tabella seguente sono riportati i flussi di traffico previsti nel 2028 (anno in cui si ipotizza l'entrata in esercizio del progetto) e nel 2038 (orizzonte temporale per la valutazione dell'intervento nel medio periodo).

Asse di progetto	Tratta	Direzione	TGM - giorno feriale medio			
			Veicoli leggeri	Veicoli pesanti (3 o più assi)	Veicoli totali	Veicoli equivalenti
Anno 2028	Marsala - Petrosino	SUD Mazara del Vallo	6.625	210	6.835	7.150
		NORD Marsala	6.920	267	7.187	7.588
		Bidirezionale	13.545	477	14.022	14.738
	Petrosino - Mazara del Vallo	SUD Mazara del Vallo	6.081	130	6.211	6.407
		NORD Marsala	6.174	169	6.344	6.597
		Bidirezionale	12.255	299	12.555	13.004
Anno 2038	Marsala - Petrosino	SUD Mazara del Vallo	7.917	256	8.173	8.557
		NORD Marsala	8.269	326	8.595	9.083
		Bidirezionale	16.186	582	16.768	17.641
	Petrosino - Mazara del Vallo	SUD Mazara del Vallo	7.267	159	7.426	7.664
		NORD Marsala	7.378	206	7.585	7.894
		Bidirezionale	14.645	365	15.010	15.558

Le verifiche di funzionalità sull'asse principale evidenziano un corretto dimensionamento dell'infrastruttura.

Nella valutazione degli effetti economici dell'investimento, l'ACB considera solamente gli aspetti differenziali ed incrementali dello stesso. L'analisi è dunque sviluppata sulla differenza tra benefici e costi incrementali del progetto (ipotesi "con intervento") e benefici e costi incrementali che si potrebbero altrimenti manifestare in assenza di intervento (ipotesi "senza intervento").

Essendo l'analisi costi-benefici uno strumento di valutazione della fattibilità di un investimento dal

punto di vista della collettività, occorre considerare unicamente il costo effettivo per lo Stato. I valori utilizzati sono quindi “economici” (costo effettivo per lo Stato al netto delle tasse e dei trasferimenti allo stesso sotto altra forma) e non “finanziari” (spesa sostenuta per la realizzazione e gestione dell’intervento). La trasformazione dei costi da finanziari in economici avviene mediante l’applicazione di opportuni fattori di conversione.

L’analisi attribuisce all’infrastruttura di progetto una vita utile di 30 anni e considera un valore residuo nullo delle opere al termine della vita utile.

Inquadrata nei termini suddetti la Verifica di Fattibilità Economica dell’intervento progettuale del collegamento Trapani Mazara del Vallo - Stralcio Marsala sud – Mazara del Vallo è svolta secondo la procedura standard propria dell’Analisi Costi/Benefici, il cui sviluppo operativo è descritto nei paragrafi seguenti che analizzano e riportano le singole voci che compongono l’analisi. Il paragrafo finale fornisce i risultati della Costi Benefici.

2.3. Il tracciato stradale

Asse Principale

L’asse principale oggetto del primo stralcio funzionale inizia con il Km 0, coincidente con il Km 0+560 dell’asse “Scorrimento Veloce Trapani-Marsala”.

Il tracciato si sviluppa nella sede della strada a scorrimento veloce per 150 m circa per poi proseguire su sede nuova in scavo. Il tracciato attraversa l’asse della S.S.188 in galleria (galleria artificiale “Ospedale”) e dopo di essa prosegue in scavo fino al km 1+000.

Il tracciato passa su sezione in rilevato per tutta l’estensione dello svincolo a trombetta denominato “Marsala Sud” la cui manovra di diversione in direzione Mazara inizia al km 1+200 circa mentre quella in direzione Marsala al km 1+960 circa. Il centro dell’intersezione in cui è presente anche il cavalcavia dello svincolo (CV01) è posto al km 1+520. Il collegamento della nuova infrastruttura con il tessuto stradale esistente è ripristinato attraverso la rotatoria di svincolo, la rotatoria “Marsala-Ospedale” sulla S.S.188 nei pressi del polo ospedaliero e il ramo che la collega VL01 di categoria C (extraurbana secondaria) con sezione tipo C1 (D.M. 5.11.2001) extraurbane secondarie.

Dopo lo svincolo il tracciato ritorna in scavo fino al km 2+166 ove inizia l’unica opera di singolare importanza prevista nel presente progetto, rappresentata da un viadotto, denominato “Sossio”, che termina al km 2+281 è presente. Dopo il viadotto il tracciato prosegue in scavo fino al km 2+800 e poi torna con sezione in rilevato per un tratto di estensione relativamente grande fino al km 6+150. Inoltre dal km 3+700 al km 4+250 circa il tracciato interessa l’attuale sedime esistente della S.P.62.

All’interno di questo tratto in rilevato è compreso lo svincolo di “Terrenove” (SV02) che si estende dal km 4+900 al km 5+575. Il centro dello svincolo si colloca al km 5+282 in cui si prevede di realizzare il sottopasso di svincolo (ST02).

Al Km 2+935 è stato previsto un cavalcavia (CV03) con la relativa viabilità (IN02), necessario sia per il rammaglio della viabilità trasversale, sia per il ripristino della continuità della S.P.62 Marsala-Ciavolo che risulterebbe poco più avanti interrotta dalla sovrapposizione della nuova infrastruttura.

Data l’interferenza con la S.P.62 esistente, si è resa necessaria l’eliminazione di numerosi accessi diretti presenti su questa strada e l’accorpamento degli stessi mediante due nuove viabilità secondarie (VL04 nord e VL04 sud) parallela all’asse principale che, sfruttando anche un nuovo sottovia (ST01) alla progressiva 4+950, rimette in comunicazione i precedenti accessi diretti sull’asse principale con il secondo svincolo “Terrenove”.

Dopo il tratto in rilevato fino al km 6+150, il tracciato prosegue prima in scavo fino al km 7+370 e

poi torna in rilevato praticamente fino al termine dell'intervento al km 16+670, ad eccezione di due brevi tratti in scavo di lieve entità tra i km 9+930 e 10+360 e tra i km 12+340 e 12+550.

Tra il km 8+940 e il km 9+500 è prevista la realizzazione dello svincolo "Petrosino" (SV03) che oltre a connettere la nuova strada con la rete rurale esistente, consente l'interscambio tra le cave di calcarenite arenaria (tufo) su un lato e sull'altro della nuova infrastruttura.

Il tracciato stradale da questo punto in avanti, rispetto alla prima parte, si sviluppa in un contesto con maggiore vocazione agricola in particolare con coltivazioni di viti. Pertanto il territorio attraversato presenta un susseguirsi di proprietà notevolmente frazionate delimitate da una fitta rete di viabilità poderali per le quali si prevede di realizzare interventi di ripristino della loro continuità per mezzo di viabilità a destinazione particolare anche di discreta estensione affiancate all'asse principale.

A seguito dello svincolo "Petrosino" non vi sono altre intersezioni con la rete stradale esistente ad eccezione della rotonda finale di interconnessione al tracciato storico della S.S.115.

Il tracciato ha termine alla progr.16+670 con la rotonda di fine intervento che si innesta sulla S.S.115 esistente.

Da un punto di vista altimetrico il contesto attraversato risulta decisamente pianeggiante. Il tracciato alla progressiva 0+000 presenta una quota di 76.37 m e alla progressiva 16+670 una quota di 20.47 m da cui si deduce una pendenza media pari allo 0.33%. La pendenza massima è invece pari al 2.88% presente in un tratto di circa 310 m dalla pk 0+242 e 0+551.

I raggi dei raccordi altimetrici sono ampi e ben al di sopra dei valori minimi per visibilità e comfort, compresi tra i 3'000 e 50'000 per le sacche e tra i 7'766 e i 30'000 m per i dossi.

In ottemperanza ai criteri del D.M. 5/11/2001 sono state previste piazzole di sosta, ubicate ad intervalli di circa 1000 m lungo ciascuno dei sensi di marcia, di dimensioni pari a quelle indicate dalla normativa e cioè lunghezza totale di 65 m. Alcune piazzole sono state previste oltre che per la sosta di emergenza, anche per accogliere le vasche di trattamento delle acque di prima pioggia: in queste circostanze si prevede di realizzare una parte di extra-banchina evidenziata con zebraatura; la posizione della vasca viene ottimizzata per garantire una inclinazione delle barriere di sicurezza in uscita dalla piazzola, ove è più probabile un urto per svio del veicolo, il più possibile vicina a quella della piazzola ordinaria. Le strisce di delimitazione della piazzola verranno evidenziate con delineatori retroriflettenti (markers) per aumentarne la visibilità durante le ore notturne. Lo schema è rappresentato in Figura 1.

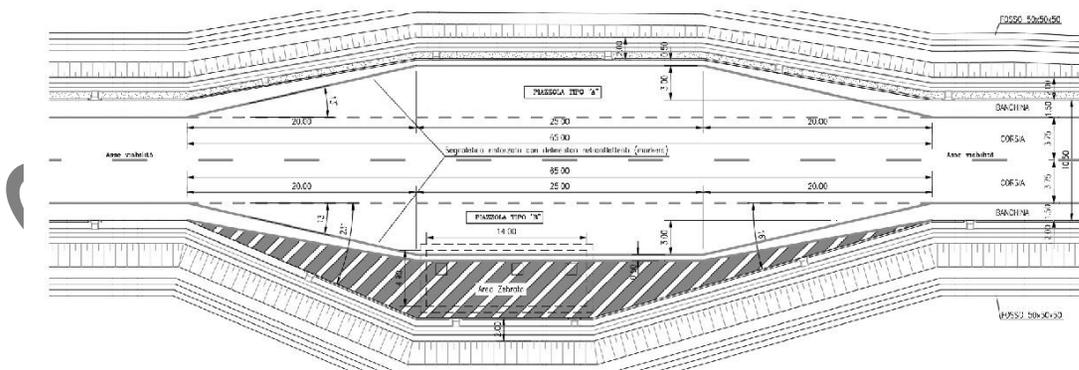


Figura 1: piazzola di sosta allargata con vasche di trattamento acque

Come già accennato, il progetto prevede anche la ricucitura della viabilità locale costituita prevalentemente da strade interpoderali, classificabili quindi per la funzione svolta come "strade a destinazione particolare" ai sensi del D.M. 5/11/2001.

Svincoli

Sono complessivamente tre le intersezioni a livelli sfalsati previste in progetto denominate:

- Svincolo di Marsala Sud;
- Svincolo di Terrenove;
- Svincolo di Petrosino.

Tutte sono accumulate dalla presenza le rampe di ingresso sono prive di corsie di accelerazione si attestano sull'asse principale con inclinazione superiore a 70° e con manovra di immissione regolata da stop. Le rampe di uscita sono invece precedute da un tratto con corsia specializzata di diversione opportunamente dimensionate in funzione della differenza di velocità tra l'asse principale e la velocità di progetto corrispondente al raggio della curva di deviazione verso l'altra strada.

Svincolo di Marsala Sud

Lo Svincolo di Marsala Sud (Figura 2) è un'intersezione a livelli sfalsati caratterizzata dalla presenza di 4 rampe di cui 2 dirette (uscita ed entrata in direzione Mazara Del Vallo), una semidiretta (uscita in direzione Marsala) e 1 indiretta (entrata in direzione Marsala). La rampa semidiretta ed indiretta si uniscono fino a formare il tratto bidirezionale che attraversa l'asse principale in cavalcavia.

Le rampe dirette e il tratto bidirezionale confluiscono verso la rotatoria di svincolo di diametro esterno 50 m (rotatoria ordinaria).

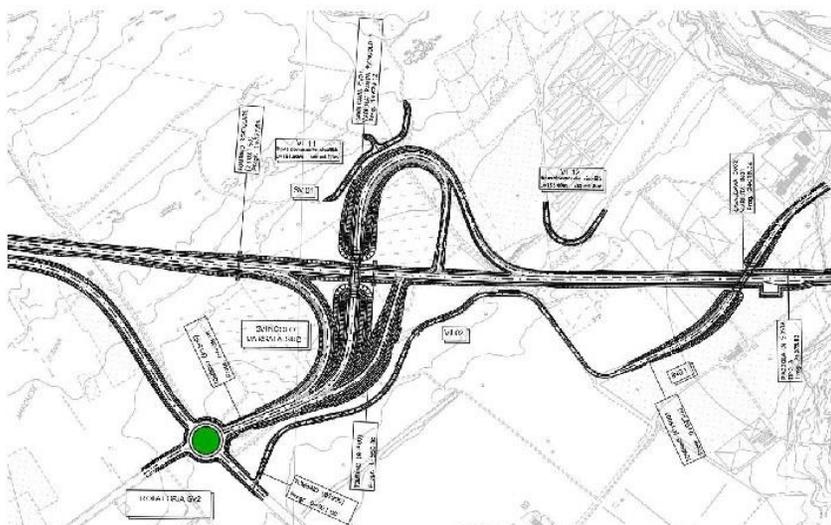


Figura 2: Planimetria dello svincolo di Marsala Sud

Svincolo di Terrenove

Lo Svincolo di Terrenove (Figura 3) è un'intersezione a livelli sfalsati caratterizzata dalla presenza di 4 rampe di cui 2 dirette (uscita ed entrata in direzione Marsala), una semidiretta (uscita in direzione Mazara del Vallo) e 1 indiretta (entrata in direzione Mazara Del Vallo). La rampa semidiretta ed indiretta si uniscono fino a formare il tratto bidirezionale che attraversa l'asse principale in cavalcavia.

Le rampe dirette e il tratto bidirezionale confluiscono verso la rotatoria di svincolo di diametro esterno 50 m (rotatoria ordinaria)

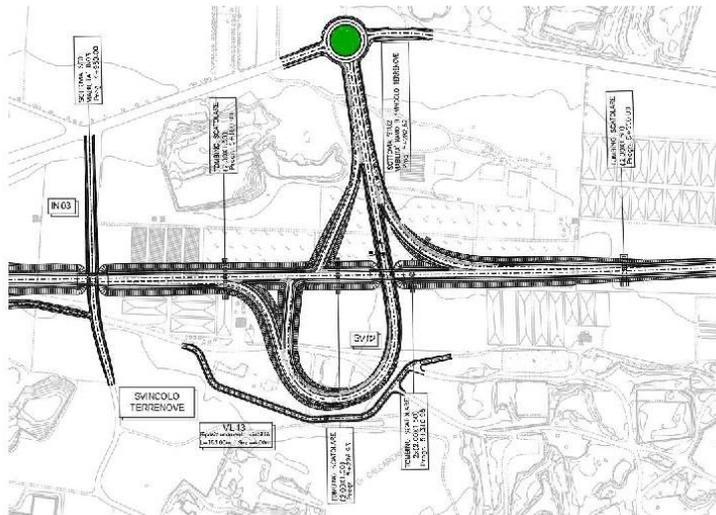


Figura 3: Planimetria dello svincolo di Terrenove

Svincolo di Petrosino

Lo Svincolo di Petrosino (Figura 4) è un'intersezione a livelli sfalsati caratterizzata dalla presenza di 4 rampe di cui 2 dirette (uscita in direzione Mazara del Vallo ed entrata in direzione Marsala) e 2 indirette (entrata in direzione Mazara Del Vallo ed uscita in direzione Marsala). Tutte e quattro le rampe si attestano sulla viabilità locale IN05, che è un tratto di strada di categoria F extraurbana e sezione tipo F2, mediante intersezioni a raso.

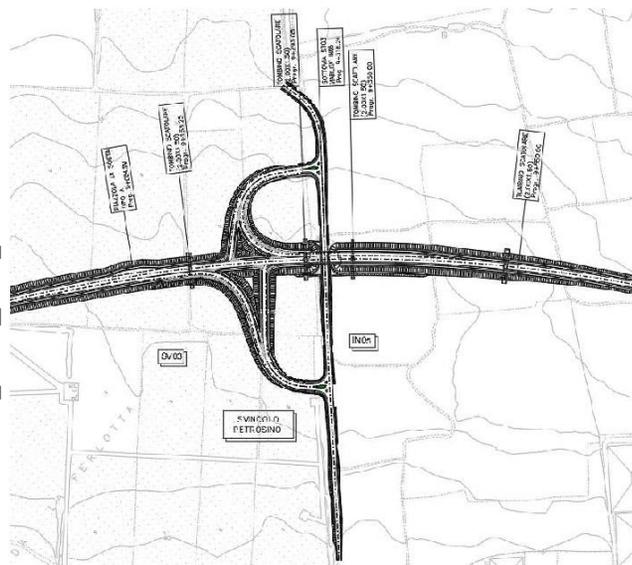


Figura 4: Planimetria dello Svincolo di Petrosino

Viabilità Secondaria

La viabilità secondaria interessata dall'intervento comprende strade di categoria C ed F extraurbane ai sensi dell'Art.2 del D.Lgs 285/92.

Le strade di categoria C sono tutte di sezione C2 ai sensi del D.M. 5/11/2001 e sono collocate ai punti di estremità del tracciato, ovvero:

Viabilità VL01, Ramo Est e Ramo Ovest della rotatoria Marsala Ospedale. Questi assi stradali sono collocati nei pressi dello svincolo Marsala Sud e costituiscono il sistema infrastrutturale di collegamento tra la variante alla SS115, oggetto di intervento, e la SS188 esistente;

Ramo est e ramo ovest della rotatoria con la SS115. Questi assi sono collocati nei pressi della rotatoria di fine intervento a Mazara Del Vallo e svolgono la funzione di collegamento alla SS115 esistente.

Le strade di categoria F extraurbana presentano tutte sezione tipo F2 da D.M. 5/11/2001. In due punti svolgono la funzione di ripristino del collegamento di strade provinciali, IN02 sulla S.P. 62 e IN04 sulla S.P. 53. In entrambi i casi gli assi stradali attraversano l'asse principale su cavalcavia.

Le rimanenti viabilità (IN01, IN05, IN06, IN07, IN08 ed IN09) svolgono invece la funzione di ricucitura delle viabilità locali interrotte dal passaggio dell'asse principale e non assimilabili a strade a destinazione particolare.

Viabilità locali interpoderali

All'interno di questa categoria ricadono le strade interpoderali sulle quali si interviene per il ripristino della continuità dei collegamenti.

Le viabilità locali interpoderali, ovvero a destinazione particolare, presenti in progetto sono le seguenti:

Queste viabilità sono soggette solo alla verifica del corretto dimensionamento della sezione e del tracciato in base ai veicoli previsti e alla verifica della segnaletica verticale ed orizzontale inserita per contenere le velocità praticate, ove necessario.

Sezioni tipo di progetto

Asse Principale

La sezione tipo adottata, in conformità alla tipologia "C1" del D.M. 5/11/01, presenta una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,50 m; in dettaglio la sezione è costituita dai seguenti elementi:

banchine in sinistra e destra da 1,50 m;

due corsie, una per senso di marcia, da 3,75 m;

arginello di larghezza totale pari a 2,40 m in rilevato (Figura 5);

cunetta alla francese di 1,00 m in trincea (Figura 6) con a tergo banca orizzontale da 1,00 m, scarpate 1/1. Per quanto attiene ai due tratti di approccio al viadotto (dal km 0+700 al km 0+770 e dal km 1+000 al km 1+250), le scarpate previste sono 1/1 per profondità di scavo fino a 2 m, per profondità maggiori il primo metro (in testa alla scarpata) e 1/5 sino a fondo scavo, frapponendo tra le due scarpe una banca della larghezza di 1 m.

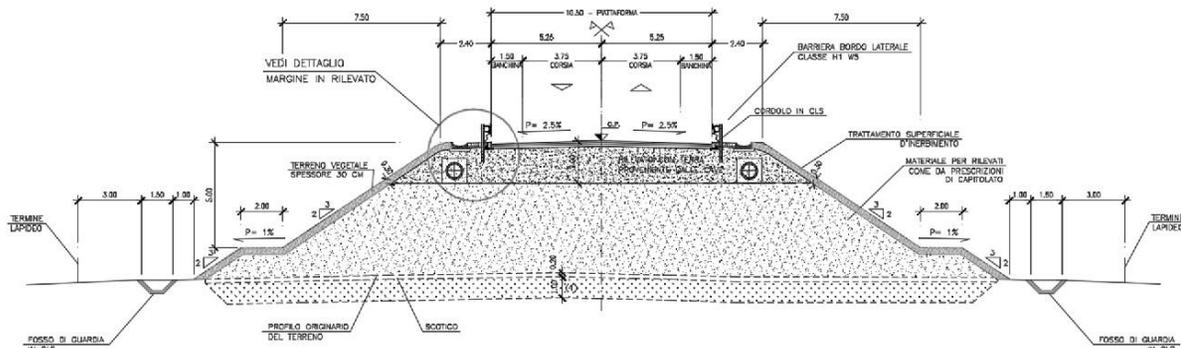


Figura 5: sezione tipo dell'asse principale in rilevato

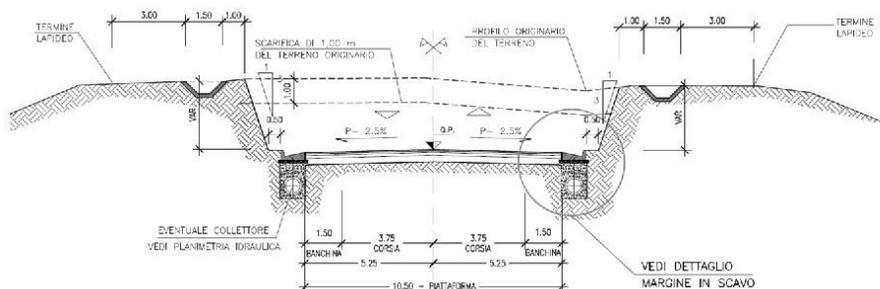


Figura 6: sezione tipo dell'asse principale in trincea

2.4. Opere d'arte

Le opere strutturali sul tracciato del 1° stralcio funzionale consistono in: n. 1 viadotto (Viadotto Sossio), n. 7 cavalcavia, n. 1 galleria artificiale, n. 5 sottovia stradali e n. 44 attraversamenti idraulici.

In particolare il viadotto Sossio, al Km 2+166, consente l'attraversamento del fiume Sossio; i cavalcavia sono situati in corrispondenza del Km 1+670 (rampa dello svincolo1), al Km 2+019 (viabilità IN01), al Km 2+936 (viabilità IN02), al Km 6+837 (viabilità IN04), al Km 10+247 (viabilità IN06), al Km 13+392 (viabilità IN08) e al Km 14+811 (viabilità IN09); la galleria artificiale, che si estende, compreso gli imbocchi, dal Km 0+385 al Km 0+900, consente di risolvere l'interferenza tra la nuova viabilità a servizio dell'ospedale di Marsala e la variante della S.S. 115; i sottovia sono situati al Km 4+950 (viabilità IN03), al Km 5+282 (viabilità del ramo B dello svincolo SV02), al Km 9+316 (viabilità IN05), al Km 11+602 (viabilità IN07) e al Km 15+556 (viabilità IN10).

Viadotto Sossio

L'unica opera in viadotto presente sull'asse principale è il viadotto "Sossio" collocato tra le progressive 2+166 e 2+281 per uno sviluppo complessivo pari a 115 m.

L'impalcato è previsto a struttura mista acciaio-calcestruzzo con schema statico a trave continua su tre campate: le campate di riva hanno una luce di 35,00 m, mentre la campata centrale ha luce pari a 45,00 m, per una lunghezza complessiva di 115,00m (Figura 8). La larghezza dell'impalcato è pari a 12,05 m e accoglie una piattaforma stradale di larghezza costante pari a 10,55 m e due cordoli laterali, ciascuno di larghezza 0,75 m.

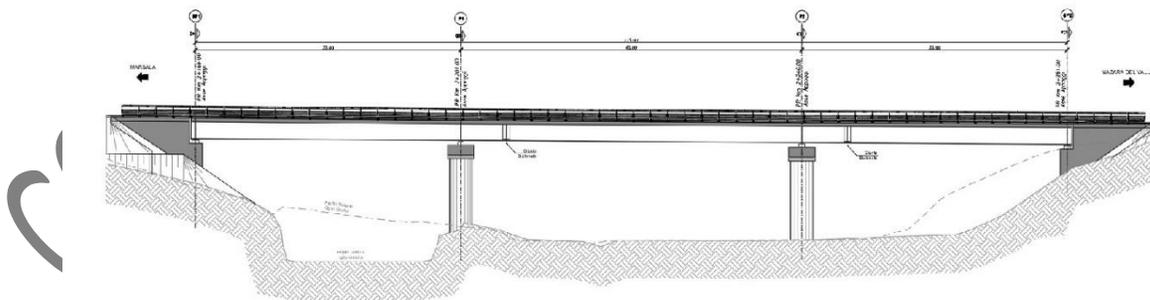


Figura 8: prospetto laterale del Viadotto Sossio

Cavalcavia

I cavalcavia, situati alle diverse progressive sopra specificate, hanno tutti la medesima struttura e si differenziano tra loro per luce complessiva e larghezza d'impalcato, in dipendenza dalla tipologia di carreggiata stradale ospitata. Tra i cavalcavia presenti lungo il tracciato si descrive brevemente

il cavalcavia CV01 posizionato alla progressiva Pk 1+670.12 che rappresenta la struttura avente luce complessiva e larghezza di piattaforma maggiori. Esso ha luce complessiva di 56 m e la sua struttura è costituita da 4 stampelle longitudinali a forma di doppia V. Accoglie una carreggiata stradale di larghezza costante pari a 11.0 m e due cordoli laterali di 0.75 m ciascuno che ospitano una barriera di sicurezza stradale, una rete di protezione e una veletta in calcestruzzo armato. Di seguito si riportano piante e sezioni generali dell'opera.

L'impalcato appartiene alla tipologia di struttura mista acciaio-calcestruzzo. Sono presenti quattro travi longitudinali in acciaio con sezione a doppia T ed altezza variabile, collegate ad una soletta collaborante in calcestruzzo armato attraverso pioli in acciaio. Le travi longitudinali, in corrispondenza di alcune sezioni, sono state collegate a coppie per mezzo di irrigidimenti ad U. In questo modo si vengono a formare due cassoncini posti ad interasse pari a 6.0 m. Al fine di irrigidire ulteriormente la struttura in direzione trasversale, sono stati introdotti ulteriori irrigidimenti rettilinei, costituiti da travi IPE500. Inoltre lungo le travi longitudinali, a passo regolare, sono stati aggiunti irrigidimenti verticali costituiti da una coppia di piatti in acciaio, saldati all'anima e alle flange della trave longitudinale, allo scopo di incrementare la resistenza a taglio delle travi in questione.

L'appoggio a terra si esplica per mezzo di quattro stampelle metalliche a doppia V. Le stampelle sono caratterizzate da una sezione a doppio T che in corrispondenza della porzione centrale dell'impalcato si raccordano alle travi longitudinali. Al fine di ridurre la luce libera di inflessione delle due porzioni di stampella (quella interna e quella esterna), e quindi con il fine ultimo di ridurre l'instabilità flessione-torsionale, in corrispondenza della mezzera di questi elementi, sono stati introdotti traversi, anch'essi costituiti da profili IPE500.

Alla base della stampella, ovvero in corrispondenza dell'appoggio, è stato introdotto un ulteriore traverso di collegamento tra le due coppie di stampelle (HEB700). Grazie ad esso è stata aumentata la rigidità della struttura in questa zona molto sensibile in quanto tutte le forze provenienti dall'impalcato si scaricano in corrispondenza di questa zona.

Gli appoggi della struttura sono stati realizzati introducendo isolatori elastomerici che consentono di ridurre l'entità delle sollecitazioni dovute al sisma.

Le fondazioni delle stampelle sono costituite da fondazioni dirette a plinto in cemento armato di dimensione 6.0x13.20 m.

Lateralmente sono presenti due spalle tradizionali in c.a. dotate di muri laterali di risvolto, non vincolate però all'impalcato, con funzione esclusiva di sorreggere un giunto in gomma armata e contenere il rilevato retrostante.

In corrispondenza delle due spalle sono previsti giunti in gomma armata in grado di riprendere gli scorrimenti longitudinali e trasversali.

Per tutti gli altri cavalcavia a servizio delle strade poderali, la classificazione della strada è tipo F extraurbano e la sezione è tipo F2 con due corsie da 3.25 m e due banchine da 1.0 m.

Galleria artificiale Ospedale di Marsala

L'unica galleria presente lungo il tracciato è la galleria artificiale "Ospedale" collocata tra le progressive 0+550 e 0+675 di sviluppo 125 m e necessaria ad attraversare la S.S.188.

La galleria artificiale e le relative opere di imbocco a nord e a sud hanno inizio alla progressiva 0+385,35 e terminano alla progressiva 0+900,00.

L'imbocco nord, da progressiva 0+385,35 a progressiva 0+550,00, pertanto di estensione 164,65m, è costituita da una paratia di pali secanti costituita da pali di diametro 1000mm posti a interasse 0,80m con cordolo di collegamento in sommità e soletta di fondo; nel tratto da progressiva 0+400 a

0+505 sono previsti puntoni temporanei in sommità (all'altezza del cordolo di testa), che potranno essere rimossi al completamento della soletta di fondazione; nel tratto successivo da progressiva 0+505 a +0+550 i puntoni diventano permanenti.

La galleria artificiale, da progressiva 0+550,00 a progressiva 0+674,80, pertanto di estensione 124,80m, è realizzata in top down ed è costituita da due paratie di pali secanti, costruite in prima fase, da una soletta di copertura, eseguita in seconda fase, dal successivo scavo all'interno delle paratie di pali fino alla realizzazione della soletta inferiore.

L'imbocco sud, da progressiva 0+674,80 a progressiva 0+900,00, pertanto di estensione 225,20m, è costituito da muri di sostegno a U di spessore variabile lungo l'altezza e platea di fondazione di spessore costante. Lungo lo sviluppo longitudinale del muro, l'altezza delle pareti è variabile: in un primo tratto si ha un'altezza massima dei paramenti di 10.20m e in un secondo tratto un'altezza massima di 5 m. In entrambi i casi i paramenti verticali hanno uno spessore in testa di 50 cm, che aumenta all'aumentare della profondità con una pendenza di 1:10 rispetto alla verticale fino all'attacco della fondazione. In tal modo i muri di altezza massima 10.2 m presentano pareti con spessore di circa 150 cm alla base, mentre quelli di altezza massima 5.0 m hanno uno spessore alla base di 100 cm.

Sottovia e tombini

I sottovia e i tombini (attraversamenti idraulici) presenti lungo il tracciato sono strutture scatolari in c.a. di diverse dimensioni e differenti ricoprimenti.

In particolare i sottovia hanno dimensioni trasversali che variano tra 12,00m (larghezza interna) per 6,30m (altezza interna) e 5,00m (larghezza interna) per 6,60m (altezza interna).

Gli attraversamenti idraulici hanno dimensioni trasversali che variano tra 2,00m (larghezza interna) per 1,50m (altezza interna) e 4,00m (larghezza interna) per 1,50m (altezza interna).

2.5. Pavimentazione stradale

La pavimentazione stradale è stata dimensionata seguendo le linee guida del catalogo delle pavimentazioni stradali redatto dal CNR-UNI.

Tale catalogo, basandosi essenzialmente sul metodo empirico sviluppato dalla AASHTO, propone dei pacchetti differenti in base al traffico ed alle caratteristiche dei sottofondi, questi ultimi caratterizzati in base al modulo resiliente, correlabile al più noto valore del CBR.

Ai fini progettuali è stato considerato il 50% del traffico totale nei due sensi: $9.315.558/2 = 4.657.000$

La nuova pavimentazione sarà quindi costituita da:

- 30 cm di misto granulometricamente stabilizzato,
- 16 cm di strato di base in conglomerato bituminoso di elevata stabilità e compattazione
- 6 cm di strato di collegamento
- 4 cm di strato di usura anti-skid

2.6. Impianti

Sono stati previsti gli impianti di illuminazione in corrispondenza dei seguenti svicoli ed opere d'arte:

- Svincolo Marsala Sud: composto da n.1 rotatoria e n.5 rampe denominate Rampa 1/2/3/4/5;
- Svincolo Terrenove: composto da n.1 rotatoria e n.4 rampe denominate Rampa 6/7/8/9;
- Svincolo Petrosino: composto da n.4 rampe denominate Rampa A/B/C/D.
- Rotatoria di Ponte Carmine: composto da n.1 rotatoria;
- Rotatoria Marsala-Ospedale: composto da n.1 rotatoria;
- Sottovia Marsala-Ospedale: composto da n.1 sottovia denominato Sottovia I;
- Rotatoria Marsala-Ciavolo: composto da n. 1 rotatoria;

2.7. Misure di mitigazione ambientale

Ambiente idrico

L'obiettivo principale dell'intervento è finalizzato a ridurre al minimo qualsiasi alterazione all'attuale sistema che governa tutto l'ambiente idrico sia superficiale che sotterraneo della zona nella quale si deve realizzare la nuova infrastruttura. Le opere previste, pertanto, devono essere tali da non creare situazioni che possono dare origini a concentrazioni delle acque di superficie e quindi aumento dell'energia potenziale e cinetica del fluido in movimento nel medio ambiente e non mitigarne l'alterazione delle qualità fisico chimiche ed organolettiche dell'acqua. L'opera del progetto cambia, su una fascia di circa 25 m di larghezza, la morfologia e le caratteristiche dei suoli lungo il tracciato. I problemi principali che interagiscono con la nuova opera sono:

- intercettazione del deflusso delle acque meteorologiche;
- aumento della impermeabilità de suolo e quindi aumento del ruscellamento;
- inquinamento della superficie della carreggiata con prodotti derivanti da idrocarburi lasciati dai mezzi di trasporto durante l'uso normale della struttura
- inquinamento di corpi idrici da parte di sversamenti accidentali.

Intercettazione del deflusso superficiale delle acque meteorologiche;

Il deflusso delle acque di superficie sarà assicurato da una serie di opere trasversali alla struttura.

Le opere sono costituite da scatolari di sezione sufficiente ad assicurare sia un corretto deflusso che una corretta manutenzione contro le ostruzioni.

La ubicazione ed il numero delle opere è stato definito con l'obiettivo di non alterare il percorso naturale dell'attuale rete di ruscellamento. Per i corsi d'acqua principali, torrente Misiliscemi, torrente Marcanzotta e fiumara Marsala, sono stati previsti viadotti di lunghezza sufficiente a superare l'incisione e di campate sufficientemente lunghe per evitare pile nell'alveo di magra.

Il piano di scorrimento dell'acqua attraverso l'opera non altera il profilo longitudinale del fosso o impluvio esistente.

Aumento della impermeabilità de suolo

La pavimentazione della carreggiata e la superficie dei fossi di raccolta delle acque di piattaforma aumentano la superficie impermeabile; questo aumento di superficie impermeabile, anche se su scala territoriale è insignificante, a livello locale crea un aumento dei volumi e delle velocità delle acque di ruscellamento, che possono innescare fenomeni erosivi incontrollabili.

L'intervento mirato a mitigare questo fenomeno prevede due fossi paralleli lungo la massicciata nelle quali confluiscono le acque della carreggiata. Nelle zone in trincea il sistema prevede oltre ai due collettori della carreggiata anche dei fossi di guardia nel lato monte. Le acque della carreggiata in rilevato sarà portata ai piedi dei rilevati per mezzo di canalette a embrici che convogliano le acque nel fosso di piede che corre parallelo sui due lati della piattaforma per confluire nei ricettori naturali per mezzo d'un manufatto in corrispondenza delle opere trasversali.

Inquinamento delle acque della carreggiata

La pavimentazione della carreggiata è inquinata, durante l'esercizio, da materiale gommato, da oli, polveri tossiche degli scarichi e dagli idrocarburi dei mezzi di locomozione che transitano sulla struttura; inoltre la carreggiata è soggetta anche a sversamenti accidentali di liquidi che possono essere inquinanti. Quando il medio naturale nel quale si sviluppa l'opera non è in condizioni di sopportare un simile inquinamento bisogna intervenire con opere adatte a mitigare detto impatto negativo Il tracciato del presente progetto si sviluppa nella sua seconda e finale parte su suoli molto permeabili nei quali si formano gli acquiferi di alimentazione degli acquedotti dei comuni da Marsala a Mazara, questi compreso. Questi suoli sono dei calcareniti porosi di facile permeabilità a liquidi di superficie, pertanto costituiscono un ricettore delicato ed inquinabile a protezione del quale sono state previste delle opere di raccolta e trattamento delle acque cosiddette di prima pioggia.

Le acque di prima pioggia sono quelle che precipitano all'inizio d'una precipitazione e ruscellano lavando il pavimento della carreggiata trasportando tutto il materiale inquinante o no depositatosi durante l'esercizio nell'intervallo di tempo compreso fra due precipitazioni. Si considerano acque di prima pioggia inquinate quelle generate da precipitazioni intervallate da oltre 48 ore. Queste acque prima di essere sversate nel medio naturale devono subire un trattamento che permette di isolare le sostanze inquinanti di ogni tipo.

I manufatti sono opere che devono funzionare a gravitazione senza l'intervento dell'uomo per le acque meteorologiche e, nello stesso tempo, devono avere un volume morto di almeno 40 m³ per stoccare gli eventuali sversamenti accidentali di liquidi di un'autobotte, che possono andare disperse nel medio ambiente senza un previo controllo. L'intervento dell'uomo è previsto solo per operazioni di manutenzione o di svuotamento di inquinanti speciali. Queste opere sono state previste lungo tutto la tratta nuova del tronco finale. Su questa tratta è previsto un sistema di raccolta differenziata delle acque di prima pioggia. La raccolta differenziata è realizzata per mezzo di due cunette e collettori collocati sui bordi delle banchine della massicciata. Questi collettori confluiscono per mezzo di un manufatto nelle vasche di raccolta e trattamento. Le vasche sono realizzate anche in corrispondenza dei viadotti che attraversano corsi d'acqua, per evitare che le acque inquinate provenienti dalla piattaforma degli stessi confluiscono direttamente nei sottostanti corpi idrici. Le vasche in zona SIC sono state ubicate in prossimità dei ricettori naturali sul lato Ovest del tracciato, destra del senso di marcia verso Mazara. I manufatti sono in numero di 7 su circa 15 km di tracciato, la prima delle quali raccoglie anche le acque di piattaforma del Viadotto Sossio sulla Fiumara Marsala. Ogni manufatto comprende una sezione di circa 120 m³ con funzioni di dissabbiatore e disoleatore ed una sezione di oltre 40 m³ di stoccaggio munito di filtro per fermare le sostanze grasse.

3. ASPETTI PROGRAMMATICI DELL'INTERVENTO

L'intervento è inserito nel primo programma delle opere strategiche (delibera Cipe 121/2001), come elemento rilevante per il completamento della grande rete infrastrutturale stradale siciliana.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia indica l'opera come elemento di connessione tra l'autostrada A29 (Palermo-Mazara) e la A29 dir (Palermo-Trapani) e quale collegamento a grande capacità, sia per l'accesso all'aeroporto Trapani Birgi, sia per il porto di Trapani.

4. ITER AUTORIZZATIVO

4.1. Autorizzazioni conseguite

Sul progetto preliminare dell'intero intervento "la variante alla SS 115 da Trapani a Mazara del Vallo" sono stati resi i pareri delle Amministrazioni e degli Enti competenti di seguito elencati i cui pareri sono riportati allegati alla documentazione di progetto:

- *Parere favorevole con prescrizioni reso dalla "Regione Siciliana - Soprintendenza BB.CC.AA. - Servizio per i Beni Archeologici" con nota prot. 223/2006;*
- *Parere favorevole con prescrizioni, ai fini della tutela paesaggistica e ambientale, reso dalla "Regione Siciliana - Servizio Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani - con nota prot. 7674 del 25 ottobre 2011;*
- *Parere favorevole con prescrizioni, reso dalla Regione Siciliana, Assessorato Territorio ed Ambiente - Dipartimento Regionale - Territorio e Ambiente - Servizio 2 VAS VIA in data 21/10/2009 prot. 79111, ai fini del giudizio di compatibilità ambientale e valutazione di incidenza;*
- *Parere favorevole ai fini della procedura VIA reso dalla Provincia di Trapani - Area Opere Pubbliche e Gestione del Territorio con nota prot. n. 68537/08/4 del 15/11/2004;*
- *Parere del Presidente della Provincia di Trapani, reso in data 30 gennaio 2007, con nota prot. 5747/TA;*
- *Parere paesaggistico ai sensi art. 146 del D.Lgs. 42/2004 reso dalla Regione Siciliana -*

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana – Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana – Servizio Soprintendenza ai BB.CC.AA. di Trapani con nota prot. 7674 in data 25/10/2011 (rif. Allegato E_1) con cui è stato riemesso il precedente parere favorevole del 3/3/2006 – prot. 2036;

- *Nulla osta con prescrizioni ai fini del vincolo idrogeologico, rilasciato dalla Regione Siciliana – Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente – Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana - Servizio Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Trapani – U.O. Tutela Vincolo Idrogeologico con nota prot. n. 36850 del 02/11/2011;*
- *Parere favorevole con prescrizioni ex art. 13 L. 64/1974, ai fini della compatibilità del progetto con le condizioni geologiche e geomorfologiche delle aree interessate, rilasciato dalla Regione Siciliana – Assessorato Regionale – Infrastrutture e della Mobilità – Dipartimento Tecnico – Ufficio del Genio Civile di Trapani con nota prot. n. 262737 del 30/11/2011;*
- *Parere favorevole al fine della localizzazione Urbanistica, rilasciato dalla Regione Siciliana -Assessorato Territorio e Ambiente – Dipartimento Regionale Urbanistica, con nota prot. n. 81080 del 30/10/2009;*
- *Parere rilasciato dal Presidente della Regione Siciliana con nota prot. 13/04, reso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine del perfezionamento dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;*
- *Parere favorevole ai fini della compatibilità ambientale dell'opera, reso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea – Servizio IV Tutela e Qualità del Paesaggio con nota prot. n. DGPBAAC/34.19.04/8584 del 21/03/2012;*
- *Parere favorevole dell'Aeronautica Militare – 16° Reparto Genio Campale – reso con nota prot. RGC-16/43/47112/1-6-129-04, relativo agli aspetti demaniali di competenza.*
- *Pareri degli Enti Gestori di Interferenze*
- *RFI - Parere favorevole reso con nota prot. DMA/DCI_PA.TE.04 in data 09/09/2004;*
- *Il Comune di Marsala con le note prot. 40228/45033 del 14/09/2004 e prot. 61936 del 22/12/2004 ha segnalato ad ANAS le condotte idriche che interferiscono con il progetto;*
- *SNAM Rete Gas – Distretto Sicilia – sede di Misterbianco (CT) con le note prot. DISIC/727/Ali del 10/04/2006, prot. DI-SIC/812/Ali del 24/04/2006, prot. DI-SIC/813/Ali del 24/04/2006, prot. DI-SIC/815/Ali del 24/04/2006, ha segnalato ad ANAS i gasdotti che interferiscono con il progetto, indicando i costi delle opere necessarie per risolvere le interferenze. In data 31.07.2019 è stato trasmesso il progetto aggiornato richiedendo l'ubicazione interferenze e la conferma della proposta risoluzione con indicazione sui tempi necessari.*

Si rappresenta inoltre che in merito al riavvio dell'iter di Legge Obiettivo, in data:

- *31.10.2017 (prot.CDG-548939-P) a seguito dell'intervenuto finanziamento, ANAS ha richiesto al MIT di proporre l'approvazione CIPE su PP 2004 trasmesso al MIT con prot.CDG-565624-P del 09.11.2017;*
- *15.01.2018 (prot.329) il MIT ha richiesto, visto il tempo intercorso, la revisione progetto a nuove norme per il reiterno dei pareri scaduti e il propedeutico parere di Codesto CSLP sul progetto.*
- *24.05.2018 (prot.CDG-0275620-P) è stato trasmesso il PP 2004 aggiornato per corografie, espropri, studi di traffico e calcolo sommario della spesa al CSLP:*
- *05.07.2018 (prot.6367) il CSLP, valutato l'affare 53/2018 ha restituito gli atti chiedendo di presentare un PP aggiornato come da indicazioni MIT;*
- *03.08.2018 (prot.CDG-0421728-P) sono stati inviati da ANAS al CSLP chiarimenti sulla*

trasmissione del 24.05.2018;

- 18.10.2018 (prot.CDG-0552961-P) ANAS successivamente ai chiarimenti forniti ha richiesto il ritiro istanza a CSLP per necessità di apportare nuove modifiche al PP.

4.2. Procedure autorizzative da avviare

Concluso l'iter approvativo da parte del CIPE sul progetto preliminare ai sensi dell'art. 165 comma 5 del D.Lgs 163/2006, si procederà con la progettazione definitiva e la successiva progettazione esecutiva e gli iter autorizzativi previsti ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/2006 e seguenti.

In particolare è stata presentata presso la Regione Siciliana Assessorato Territorio e Ambiente, istanza di valutazione preliminare ex art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 per l'intervento in oggetto in data 16.06.2020 (prot. 297765). Sebbene l'intervento sia relativo ad una strada classificata tra quelle nazionali ai sensi del D.Lgs. 1999, n. 461/1999, è identificato tra le opere strategiche di cui alla Delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, con conseguente iter approvativo di procedura di L.O. ex D.Lgs. 190/2002 in corso e avviato nel 2004. Il MATTM stesso infatti, a gennaio 2020 ha identificato, ai sensi della disciplina normativa applicabile al regime transitorio, la Regione quale autorità competente ad esprimersi nell'ambito del procedimento di Legge Obiettivo (L.O.) già avviato.

Secondo il regime transitorio del D.Lgs. 50/2016, per procedure di L.O. in corso, l'autorità competente per la valutazione dell'intervento è la medesima che ha avviato la procedura (dunque, nel caso di specie, la Regione). L'art. 216, comma 27 del D.Lgs. 50/2016 prevede infatti che: "Le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del presente decreto secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti."

L'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006 è richiesto propriamente al fine di valutare le ottimizzazioni ed aggiornamenti del progetto preliminare apportato da ANAS in conformità alla richiesta del MIT di reitero dei pareri nell'ambito dell'iter approvativo di L.O. (nota prot. 329 del 15.01.2018). Le ottimizzazioni introdotte comportano di fatto varianti non sostanziali sull'ambiente già valutato positivamente e per il quale 2009 era già stato rilasciato il parere endoprocedimentale di compatibilità ambientale dall'ARTA (prot. 79111 del 21.10.2009).

5. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il progetto preliminare modificato ed aggiornato come sopra esposto risulta completo di tutti gli elaborati ed i documenti previsti per la progettazione preliminare dall'allegato XXI, articoli da 1 a 7, del d.lgs. n. 163/2006. Si rappresenta che ai sensi dell'art. 165 comma 3 del D.Lgs 163/2006, oltre a quanto previsto nell'allegato tecnico di cui all'allegato XXI, sono presentati appositi elaborati relativi alle aree impegnate, alle relative eventuali fasce di rispetto, alle caratteristiche prestazionali, alle specifiche funzionali e ai limiti di spesa dell'infrastruttura.

Procedura L.O. – D.Lgs 163/2006; D.Lgs 163/2006 – Allegato XXI.

Opere d'arte:

- Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 17 gennaio 2018 "Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni"

Tracciati:

- Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001 "Norme Funzionali E Geometriche Per La Costruzione Delle Strade".
- Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

Impianti:

- Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n.123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.
- Decreto Legislativo 3 agosto 2009, n.106 “Disposizioni integrative e correttive del decreto 9 aprile 2008, n. 81 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”
- D.M. 22 gennaio 2008, n.37 “Regolamento concernente l'attuazione dell'articolo 11quaterdecies, comma 13, lettera a) della legge n.248 del 2 dicembre 2005, recante riordino delle disposizioni in materia di attività di installazione degli impianti all'interno degli edifici”.
- D.M. 14 gennaio 2008 “Norme tecniche per le costruzioni”.
- Regolamento UE n. 305/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2011 che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e che abroga la direttiva 89/106/CEE del Consiglio.
- Decreto Legislativo n.106 del 16.6.2017 Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) n. 305/2011, che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e che abroga la direttiva 89/106/CEE.
- Legge 1 marzo 1968 n. 186 (G.U. n. 77 del 23.3.68) “Disposizioni concernenti la produzione di macchinari, installazioni ed impianti elettrici ed elettronici”
- D.P.R. 380/01 D.P.R. 6 giugno 2001, capo V “Norme per la sicurezza degli impianti”.
- CEI 11-17 “Impianti di produzione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica. Linee in cavo”
- CEI 64-8 “Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua”
- EN 62305 “Protezione contro i fulmini”
- EN 50522 “Messa a terra degli impianti elettrici con tensione superiore a 1 kV in c.a.”
- CEI 11-37 “Guida per l'esecuzione degli impianti di terra nei sistemi utilizzatori di energia alimentati a tensione > 1 kV”
- CEI 211-4 “Guida ai metodi di calcolo dei campi elettrici e magnetici generati da linee elettriche” (1996-07)
- Cavi CPR - Cavi elettrici contenenti i requisiti di cui al Regolamento UE n.305/2011;
- UNI 11248:2016 “Illuminazione stradale – Selezione delle categorie illuminotecniche”
- UNI EN 13201-2:2016 “Illuminazione stradale – Parte 2: Requisiti prestazionali”
- UNI EN 13201-3:2016 “Illuminazione stradale – Parte 3: Calcolo delle prestazioni”
- UNI EN 13201-4:2016 “Illuminazione stradale – Parte 4: Metodi di misurazione delle prestazioni fotometriche”
- UNI 10819 “Illuminazione esterna – Requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso”
- UNI 11095:2019 “Luce e illuminazione – illuminazione delle gallerie stradali”

Espropri:

- Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità”.
- Decreto Legislativo del 27 dicembre 2002, n. 302 “Modifiche ed integrazioni al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità”.

6. QUADRO ECONOMICO E ASPETTI ECONOMICI

6.1. Quadro Economico dell'intervento

ITINERARIO TRAPANI – MAZARA DEL VALLO				
Stralcio Funzionale Marsala Sud (rot. Ospedale) - Mazara del Vallo (sv. Porto) PROGETTO PRELIMINARE				
A)	Lavori a base di Appalto			
a1	Sommano i Lavori a Corpo e a Misura		€ 82.141.181,62	
a2	Monitoraggio ambientale corso operam		€ 344.120,05	
a3	A sommare costi relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		€ 5.113.855,44	
a4	Protocollo di legalità	0,3%	€ 262.797,47	
a5	Totale lavori più servizi	a1+a2+ a3+a4	€ 87.861.954,58	€ 87.861.954,58
a6	A detrarre Oneri relativi alla Sicurezza e protocollo di legalità non soggetti a ribasso		€ 5.376.652,91	
a7	Importo lavori soggetto a ribasso	a5-a6	€ 82.485.301,67	
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante			
b1	Interferenze		€ 3.892.423,00	
b2	Rilievi , accertamenti ed indagini		€ 700.000,00	
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		€ 450.000,00	
b4	Imprevisti		€ 7.385.103,63	
b5	Acquisizione Aree ed Immobili Imposte di registro, ipotecarie e catastali		€ 6.500.000,00	
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502%	€ 131.573,93	
b8	per i Commissari di cui all'art.205 c. 5 e 209 c. 16 D.Lgs. 50/2016	0,10%	€ 87.599,16	
b9	spese per Commissioni giudicatrici art. 77 c. 10 D.Lgs. 50/2016	0,10%	€ 87.599,16	
b11	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		€ 150.000,00	
b12	Contributo ANAC		€ 800,00	
b13	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche	1,30%	€ 1.067.835,36	
b14	Oneri per lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo relative ai procedimenti di valutazione ambientale		€ 135.759,52	
	DM(MINAMB) 245/2016 (solo nel caso in cui questa voce ricorra andrà applicato a tutti gli importi esclusi espropri e oneri di legge su spese tecniche)			
b15	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b7, b8, b9)		€ 12.270,89	
b16	Attività di sorveglianza e indagini archeologiche		€ 400.000,00	
b17	Monitoraggio ambientale ante e post operam		€ 309.872,71	
b18	Monitoraggio geotecnico		€ 300.000,00	
b20	Bonifica ordigni bellici legge 177/12		€ 3.704.765,56	
b22	Totale Somme a Disposizione			€ 25.315.602,92
C)	Oneri d'investimento	12,5%		€ 14.147.194,69
	Totale Importo Investimento	a5+b22+C		€ 127.324.752,19
D)	IVA per memoria	22%	€ 21.811.163,85	

6.2. Prezzi Utilizzati

Per la valutazione economica dell'intervento il computo metrico estimativo è stato redatto con i prezzi previsti dal Prezzario ANAS 2020.

7. ALTRE INFORMAZIONI

7.1. Tecnici firmatari

Il Responsabile unico del procedimento (RUP) è l'ing Ettore de Cesbron de la Grennelais. Il progettista ANAS è l'ing. Antonio Scalamandrè, il geologo il dott. Flavio Capozucca e il coordinatore sicurezza in fase di progettazione è il Geom. Fabio Quondam 7.2. Allegati
Si rappresenta che tutti i pareri e le prescrizioni acquisite sull'intervento, e le istanze in corso sono contenuti nell'elaborato di progetto Pareri T01EG00GENRE03_A.”

La documentazione relativa al progetto preliminare, denominato SS 115 “Sud Occidentale Sicula” Itinerario Gela - Agrigento - Trapani. Tratto Trapani – Mazara del Vallo. Variante alla S.S. 115 “Sud Occidentale Sicula” dallo Svincolo “Birgi” sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo 1° Stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo, è stata resa disponibile direttamente scaricabile con apposito link, nella sua versione firmata e non, secondo le indicazioni fornite nella nota ANAS CDG DCPD 0122034 del 26.02.2021 con la quale è stato richiesto il presente parere.

Il progetto, datato Marzo 2004 ed aggiornato nel Febbraio 2020, si compone di 370 documenti ed elaborati, indicati nell'Elenco Elaborati (T01EG00GENEE00A) e articolati secondo i seguenti tematismi:

- ELABORATI GENERALI	7
- ALTERNATIVE DI PROGETTO	4
- GEOLOGIA	30
- GEOTECNICA	12
- IDROLOGIA E IDRAULICA	27
- STRADE	105
- OPERE D'ARTE MAGGIORI	52
- OPERE D'ARTE MINORI	64
- IMPIANTI	10
- INTERFERENZE	6
- ESPROPRI	17
- CANTIERIZZAZIONE	3
- AMBIENTE – Studio di Impatto Ambientale	1
- STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO	9
- INQUADRAMENTO PROGETTUALE	10
- ANALISI AMBIENTALE DI BASE	21
- PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	1
- ARCHEOLOGIA	11
- DOCUMENTI TECNICO ECONOMICI	4
- SICUREZZA	3

CONSIDERATO

ASPETTI GENERALI E PROCEDURALI

Il progetto in esame è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici da ANAS S.p.a. per l'espressione del *"..del parere sul progetto in argomento ai sensi del combinato disposto Parere ai sensi del combinato disposto dell'art. 215 del D.Lgs 50/2016 e del D.M. 467/2020 in vigore dal 11.12.2020, che prevede fino al 31.12.2021 l'applicazione D.L. 76/20 c.d. "Semplificazioni" convertito con modificazioni con L. 120/20"*, con nota CDG n. 0122034 del 26/02/2021.

In riferimento alle attività di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, fra le quali si annovera l'attività tecnica consultiva, le Sezioni evidenziano che le norme in cui si inquadrano i pareri del Consiglio stesso sono rappresentate, all'attualità, dal DPR 204/2006, dall'art. 215 del DLgs 50/2016, dalla Legge 55/2019 e, nel caso specifico, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 203/2015, quest'ultimo in attuazione dell'art. 1, comma 5-bis, della Legge 23/12/1992, n. 498.

Da ultimo con D.L. 76 del 16/07/2020, convertito con modificazioni con Legge n. 120 del 11 settembre 2020, all'art. 8, comma 7, è stato disposto, tra l'altro, che *"In deroga all'articolo 215, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, fino al 31 dicembre 2021, il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime il parere obbligatorio di cui al comma 3 del medesimo articolo 215 esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 100 milioni di euro e fino a 50 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 50 milioni di euro si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'articolo 215, comma 3, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016."*

Pertanto il parere di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è reso sul progetto di fattibilità tecnica ed economica, per come definito dal quadro normativo applicabile. Tuttavia l'ANAS, con nota integrativa 0155389 del 12/03/2021 ha richiesto a questo Consesso *"..di esprimere il proprio parere sull'intervento ai sensi del combinato disposto dell'art. 215, commi 3 e 5, del D.Lgs 50/2016 e del D.M. 467/2020, tenendo in considerazione la possibile duplice impostazione procedurale: in regime di Legge Obiettivo e in via ordinaria. A tal proposito si rappresenta che la documentazione di progetto risponde sia ai requisiti progettuali previsti per la progettazione preliminare dall'allegato XXI, articoli da 1 a 7, del d.lgs. n. 163/2006, che a quelli del progetto di fattibilità tecnico economica in via ordinaria ai sensi dell'art. 216 comma 4 del D.Lgs 50/2016 (parte II, titolo II, capo I del DPR 207/2010)"*.

Circa l'**iter procedurale** dell'intervento in esame, dalla documentazione trasmessa si evince la sua complessa evoluzione temporale, iniziata nel 2004, e la conseguente necessità di ripetere l'acquisizione di alcuni atti di assenso, per il protrarsi nel tempo dell'iter stesso.

Al riguardo le Sezioni rilevano che devono essere ancora acquisiti i pareri di competenza sul progetto di fattibilità tecnico-economica.

A tal proposito si evidenzia che nella *Relazione illustrativa*, al paragrafo “Approvazioni ed autorizzazioni sul progetto preliminare”, si legge che tutte le autorizzazioni e pareri espressi si riferiscono al progetto preliminare del 2004.

Riguardo al riavvio dell'iter di Legge Obiettivo, invece, si riferisce che il 31/10/2017, con nota prot.CDG-548939-P, a seguito dell'intervenuto finanziamento, l'ANAS ha richiesto al Ministero Infrastrutture e trasporti di proporre l'approvazione CIPE sul progetto preliminare del 2004, progetto trasmesso allo stesso MIT con nota prot.CDG-565624-P del 09/11/2017.

Lo stesso Dicastero il 15/01/2018 (nota prot.329) ha richiesto, visto il tempo intercorso, la revisione progetto con l'adeguamento alle nuove norme tecniche intervenute e il propedeutico parere da richiedere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il 24/05/2018, con nota prot.CDG-0275620-P è stato trasmesso al Consiglio Superiore il progetto preliminare del 2004 aggiornato con le corografie, gli espropri, gli studi di traffico e il calcolo sommario della spesa; il 05/07/2018 con nota prot.6367, il Consiglio Superiore ha restituito gli atti chiedendo ad ANAS di presentare un progetto preliminare aggiornato, come da precedenti indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il 03/08/2018, con nota prot.CDG-0421728-P, sono stati inviati da ANAS al Consiglio Superiore Lavori Pubblici alcuni chiarimenti sulla trasmissione del 24/05/2018. Successivamente, con nota del 18/10/2018 prot.CDG-0552961-P, ANAS ha richiesto il ritiro dell'istanza al Consiglio Superiore per necessità di apportare nuove modifiche al progetto.

Ciò premesso nella citata *Relazione illustrativa*, ANAS evidenzia che è “*stata presentata alla Regione Siciliana Assessorato Territorio e Ambiente, l'istanza di valutazione preliminare ex art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 per l'intervento in oggetto in data 16.06.2020 (prot. 297765)...*”.

E' del tutto evidente, per quanto sopra esposto, che sul progetto presentato a questo Consesso, che prevede anche l'adeguamento alle nuove norme tecniche (NTC 2018) e la realizzazione delle necessarie varianti rispetto al progetto del 2004, ANAS debba pertanto acquisire dalle amministrazioni e dagli enti preposti, tutte le autorizzazioni previste.

Venendo al merito della questione, come stabilito dall'attuale quadro normativo, il parere di questo Consesso deve essere acquisito sul progetto di fattibilità tecnica ed economica, i cui contenuti sono definiti all'art. 23, comma 4, del Dlgs 50/2016, nel modo seguente:

“Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra piu' soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3, nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater), nel rispetto dei contenuti di cui al regolamento previsto dal comma 3 del presente articolo”.

Per la definizione degli elaborati che debbono comporre un “progetto di fattibilità tecnico-economica”, è necessario richiamare quanto previsto dal vigente DLgs 50/2016, che, all’art. 23, comma 3, rinvia all’art. 216 (Disposizioni transitorie e di coordinamento), comma 4: *“Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 23, comma 3, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I, nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207. Fino all'adozione delle tabelle di cui all'articolo 23, comma 16, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui ai decreti ministeriali già emanati in materia”*.

Non essendo ancora stato emanato il nuovo Regolamento di attuazione del vigente Codice dei contratti, si continua ad applicare quanto previsto dal DPR 207/2010 in relazione al “progetto preliminare” (articoli da 17 a 23), ponendo però attenzione al rispetto della finalità voluta dal legislatore per la prima fase di un progetto di un lavoro pubblico che è rappresentata, soprattutto per opere sviluppo lineare che impegnano grandi porzioni di territorio, dalla valutazione della fattibilità tecnica ed economica delle alternative progettuali. Tale valutazione, oggi contenuta in un apposito documento, era comunque prevista in relazione ad un “progetto preliminare”, sia dalle indicazioni contenute nel DPR 207/2010, sia in quelle previste per la progettazione delle opere strategiche della c.d. “Legge obiettivo”, contenute nell’Allegato XXI al DLgs. 163/2006.

Infatti la *Relazione illustrativa del progetto preliminare* prevista dall’art. 18 del DPR 207/2010, “... secondo la tipologia, la categoria e la entità dell'intervento, salva diversa motivata determinazione del responsabile del procedimento, si articola nei seguenti punti:

- a) *scelta delle alternative: riepiloga tutti i dati e le considerazioni sulla base dei quali si è giunti alla determinazione della soluzione progettuale migliore (soluzione selezionata) riportando altresì, tramite elaborati grafici, le soluzioni progettuali alternative prese in esame;*
- b) *descrizione puntuale del progetto della soluzione selezionata e indicazioni per la prosecuzione dell'iter progettuale;*
- c) *riepilogo degli aspetti economici e finanziari del progetto”*.

E’ poi prevista anche una Relazione tecnica che *“riporta lo sviluppo degli studi tecnici specialistici del progetto e indica requisiti e prestazioni che devono essere riscontrati nell'intervento”*.

Nel progetto in esame è presente solo la *Relazione illustrativa* (T01EG00GENRE01B), che riporta in un unico documento, in modo solo parziale, i contenuti previsti nelle due distinte relazioni sopra richiamate. E’ però presente una sezione dedicata alla *Analisi alternative di tracciato*.

DESCRIZIONE INTERVENTO E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE

Nella *Relazione illustrativa* si evidenzia che il “*primo stralcio della nuova Strada Statale “Trapani - Mazara del Vallo” costituisce il prolungamento verso sud della strada a scorrimento veloce “Aeroporto Birgi – Marsala” e completerà la variante alla SS 115 “sud-occidentale sicula” nel tratto Aeroporto Birgi – Mazara del Vallo”*.

Il nuovo percorso consentirà di collegare l’autostrada Palermo – Trapani, l’autostrada Mazara del Vallo - Palermo e la costa meridionale della Sicilia che connette tra loro tutte le grandi città della Sicilia occidentale (l’intento del progetto generale è quello di collegare Trapani a Mazara del Vallo (Fig. 1).

Nel documento di presentazione del progetto si legge che *“L’intervento in oggetto è inserito tra le opere del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo di cui alla Delibera CIPE n.121 del 21.12.2001 e consiste nella realizzazione di una strada di cat C1 in part in sede ed in parte in variante, per 16,5 Km. L’intervento interessa il territorio del Libero Consorzio Comunale di Trapani e in particolare i comuni di Marsala, Petrosino e Mazara del Vallo”*.

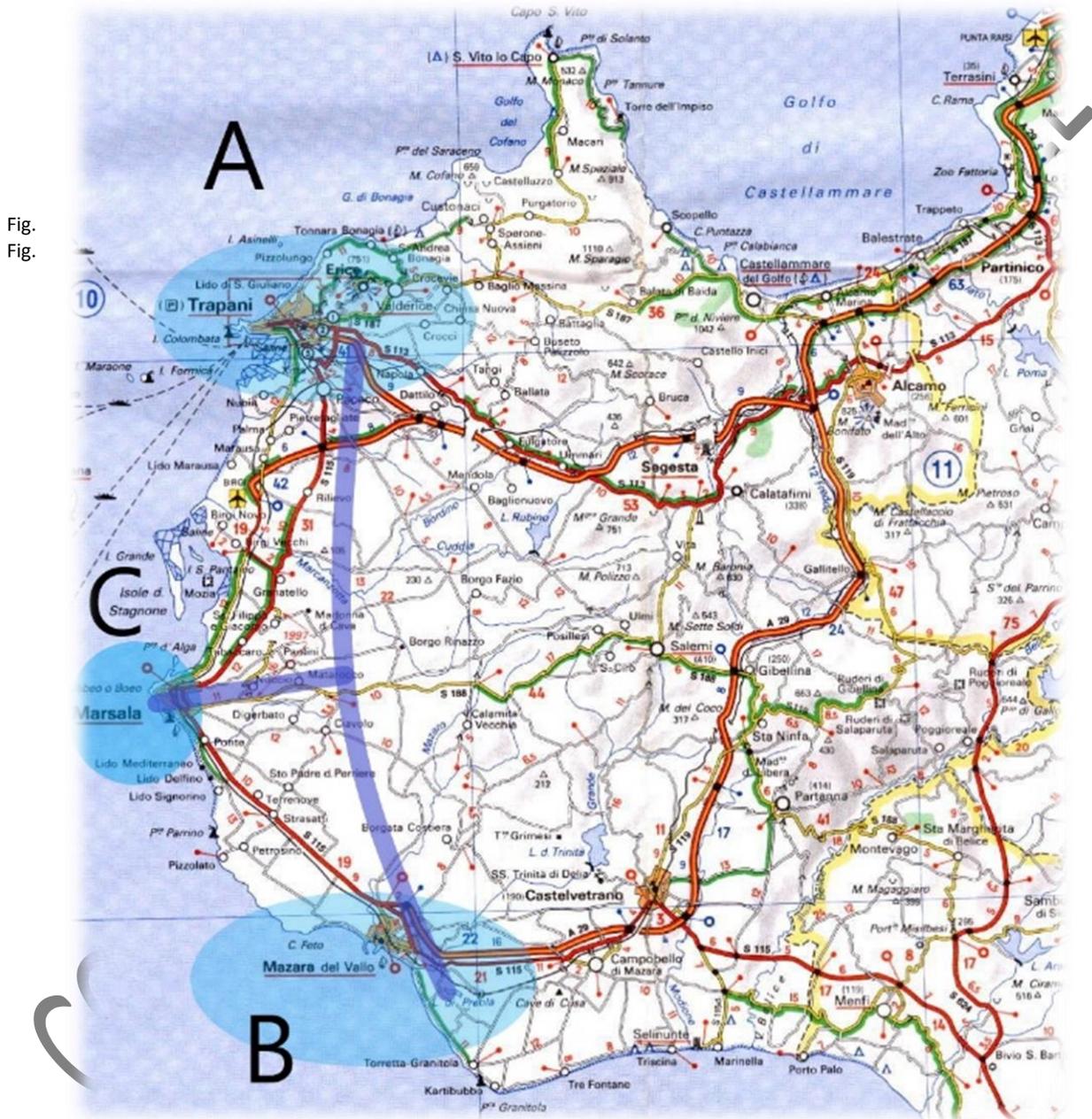


Fig.1 Collegamento Trapani (A)-Marsala (C)-Mazara del Vallo (B)

Nel 2004 ANAS ha predisposto il progetto preliminare dell’intero itinerario della variante alla SS 115 da Trapani a Mazara del Vallo per collegare in maniera adeguata Trapani, l’aeroporto Birgi, Marsala e Mazara del Vallo, prevedendo una strada di cat. C1, in parte su nuova sede ed in parte sulla sede della esistente strada a scorrimento veloce esistente Trapani Marsala.

Successivamente sono state avviate le procedure approvative previste dal DLgs 190/2002 (Legge Obiettivo) sull'intero tratto Trapani-Mazara del Vallo, con la trasmissione, da parte di ANAS (prot. 3988 del 27/07/2004), del progetto preliminare, comprendente lo Studio di Impatto Ambientale, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Strade. In tale ambito procedimentale, sono stati resi i pareri delle Amministrazioni e gli Enti competenti compreso il parere di compatibilità ambientale dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente (ARTA), positivo con prescrizioni (nota n. 79111 del 21/10/2009).

INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

PROGETTO PRELIMINARE 2004

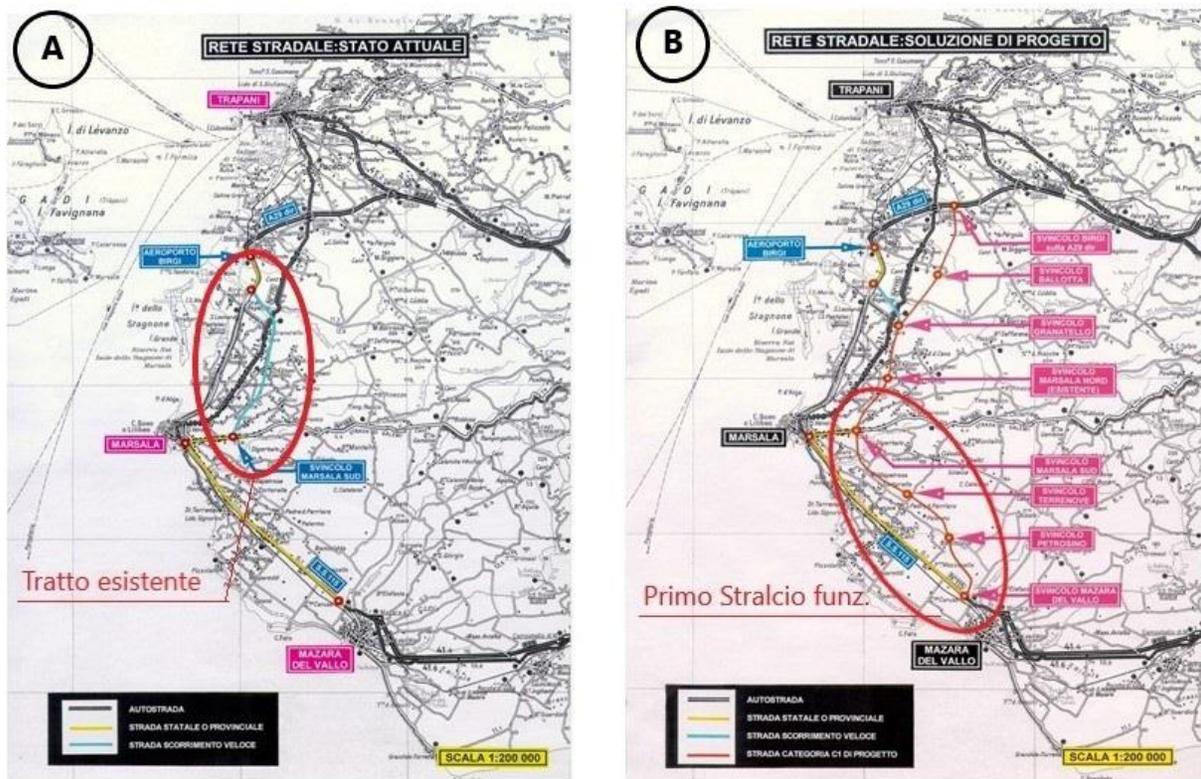


Fig. 2 – Inquadramento dell'intervento su progetto preliminare del 2004

Il primo stralcio funzionale del progetto, oggetto del presente parere (cfr. Fig. 2 B), inizia dall'innesto sulla SS 188, in prossimità dell'ospedale di Marsala, e termina con l'innesto sulla SS 115 in corrispondenza del nuovo asse di penetrazione al porto di Mazara del Vallo. Nello specifico il primo stralcio della nuova Strada Statale "Trapani - Mazara del Vallo. Esso costituisce il prolungamento verso sud della strada a scorrimento veloce "Aeroporto Birgi – Marsala" e completerà la variante alla SS 115 "sud-occidentale sicula" nel tratto Aeroporto Birgi – Mazara del Vallo.

Tale stralcio, sviluppato su di una estesa di 16,4 km, completa la strada "a scorrimento veloce", lunga circa 10 km, tra Marsala e Granatello (vedi Fig. 2A) e consentirà di collegare l'autostrada Palermo – Trapani, l'autostrada Mazara del Vallo - Palermo e la costa meridionale della Sicilia.

Il segmento stradale in progetto si posiziona tra una successione di insediamenti cresciuti spesso in modo disordinato ed attraversa il territorio di tre Comuni della provincia di Trapani (Marsala, Petrosino, Mazara del Vallo), che svolgono un ruolo rilevante per l'economia della provincia.

Come già evidenziato, la *Relazione illustrativa* contiene una **Analisi delle alternative di tracciato** con i relativi vincoli progettuali.

Nelle premesse dello studio si afferma che *“Per quanto riguarda il tronco Sud, anche in relazione alla presenza di un Sito di interesse comunitario (“Sciare di Marsala”) che costituisce verso oriente un limite alla possibilità di realizzazione dell’opera, si può ritenere che esistono due sole alternative:*

- *l’opzione zero, cioè il mantenimento della situazione attuale;*
- *l’opzione uno, cioè il nuovo tracciato già proposto dall’ANAS con qualche eventuale modificazione di dettaglio.*

Nella *Relazione illustrativa* vengono pertanto valutate soltanto due alternative: “Alternativa 0” e “Alternativa 1, prendendo a riferimento i tre tronchi stradali di studio di seguito riportati:

- Tratta n. 6 - L=4,40 km - Strada provinciale n. 188;
- Tratta n. 7 - L=15,00 km - Strada statale n. 115 esistente
- Tratta n. 8 - L= 15,67 km - Progetto di variante S.S. n. 115

senza peraltro fornire indicazioni in merito circa la denominazione e scelta delle tratte.



Fig. 3 - Tracciati

L’alternativa zero corrisponde all’attuale situazione, ossia il mantenimento del tracciato riferito al Tratto n.6 di lunghezza pari a 4,40 Km e al Tratto n. 7 di lunghezza pari a 15 Km per un totale di 19,40 Km con le problematiche e le criticità descritte nella relazione medesima.

L’alternativa 1, invece, che si sviluppa su circa 16 Km, è posizionata ad Est della SS 115.

Nella Relazione si legge che *“L’alternativa uno prevede la nuova realizzazione di due Svincoli per la connessione della nuova strada statale con la rete locale. L’alternativa 1 connette lo svincolo di Marsala Sud, in prossimità dell’ospedale, con Mazara del Vallo. E’ lungo 15,67 km e attraversa, anch’esso, tutto territorio agricolo. Dal punto di vista ambientale, esso rappresenta certamente il tronco più delicato di tutti i tronchi. Per un tratto di circa 8,6 km, la strada risulta, infatti, compresa fra il sito di interesse comunitario delle Sciare di Marsala a Nord e l’area delle cave di tufo a Sud”.*

In merito alla “valutazione delle alternative” si osserva quanto segue:

1. La valutazione è avvenuta facendo riferimento al solo I stralcio e non all'intervento nel suo complesso. In tal senso va evidenziato che, con il progetto in esame, il completo collegamento fra Trapani e Mazara del Vallo è rinviato ad altra opera da realizzare (ultimo tratto da Birgi alla SP 21).
2. E' stata assunta una unica alternativa in quanto c.d. “alternativa 0” non può essere considerata propriamente tale, in quanto, nelle usuali procedure valutative, serve quale elemento di riferimento per la stima della domanda, dei costi finanziari ed economici, dei ricavi e dei benefici della soluzione prescelta e delle altre possibili alternative.
3. Possono sussistere casi in cui non esista alternativa alla soluzione del “non intervento” (alternativa 0), ma tale fattispecie deve essere solidamente motivata.

Considerato tale ultimo caso, anche in relazione a quanto espresso in alta parte del presente parere circa le caratteristiche dei territori attraversati, la *Relazione illustrativa* non sembra fornire

sufficienti motivi a supporto della scelta del tracciato proposto in alternativa a quello esistente (“Alternativa 0”), considerato che proprio per 8,6 km il tracciato presenta criticità. In tal senso, lo studio condotto non appare tenere in debito conto le caratteristiche dei territori attraversati ed i vincoli posti dagli insediamenti esistenti e delle criticità presenti (Fig. 5).

Itinerario Gela - Agrigento - Trapani Tratto Trapani-Mazara del Vallo

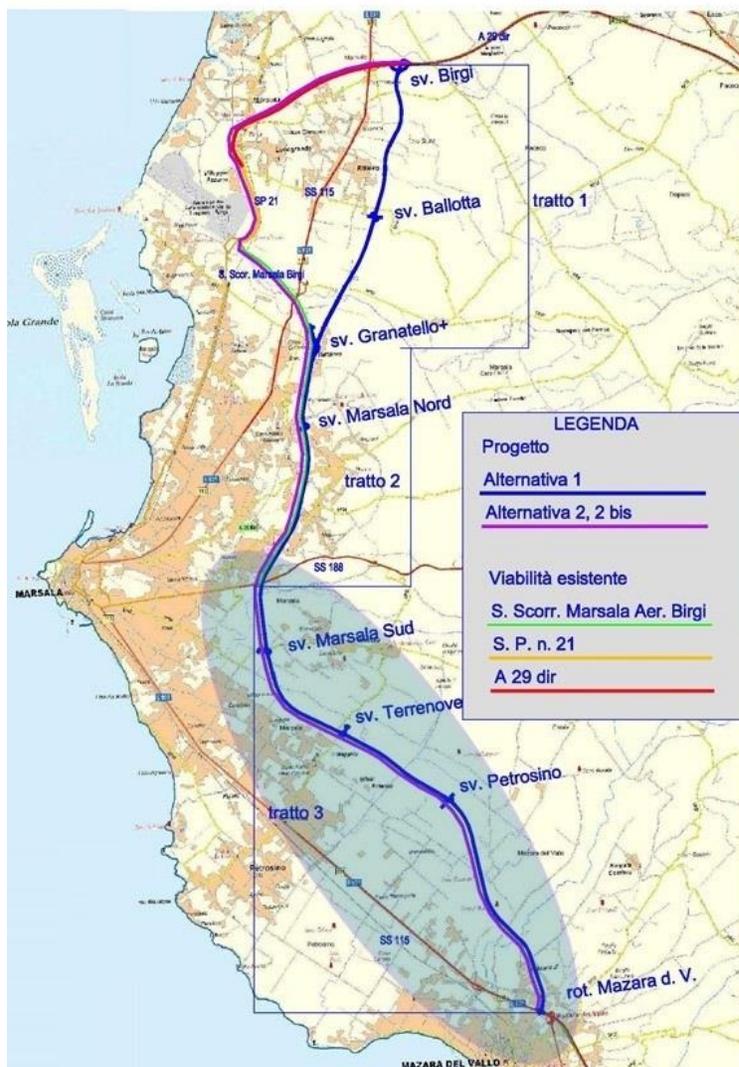


Fig. 4

Nei “Criteri di valutazione delle alternative”, si riportano i principali fattori che sarebbero stati presi in considerazione per confrontare fra loro le alternative e procedere a una scelta di tracciato (i tempi di percorrenza, il costo della realizzazione di nuove opere, la superficie aggiuntiva di suolo occupata dalla sede stradale, le aree soggette a vincoli, le aree soggette a rischio idrogeologico o idraulico e l'impatto sull'ambiente naturale) pur non essendoci, in effetti, alcuna scelta di tracciati, in quanto non sembrerebbe configurarsi un'alternativa quella indicata in Fig. 4 come alternativa 2 e 2 bis che è sul solco di quella scelta.

4. In relazione all'unica soluzione esaminata, inoltre, non risulta sia stata presa in considerazione la sua suscettibilità a consentire un eventuale allargamento della piattaforma stradale per rispondere ad una futura eventuale maggiore domanda di trasporto. Il tracciato attraversa, infatti, in alcuni tratti, territori che sembrano non compatibili con modifiche dimensionali dell'infrastruttura.

Per quanto attiene la "definizione della "domanda trasportistica" nella relazione "Elaborati Generali benefici" (T01EG00GENRE02B) sono stati fissati i parametri per lo studio della domanda di trasporto "A partire dalle matrici ISTAT 2011 ed in base ai conteggi di traffico compiuti da ANAS Studio del traffico e Analisi costi dal 2012 al 2018, disaggregando la domanda di trasporto a disposizione di ANAS da precedenti studi in base alla zonizzazione adottata, è stata definita la domanda di trasporto attuale...."

Al riguardo occorre segnalare la necessità di una valutazione circa l'eventuale aggiornamento dei dati su cui effettuare le simulazioni per il calcolo della domanda di trasporto.

La domanda di trasporto è stata calibrata in funzione dei risultati dei conteggi dei flussi di traffico per avere informazioni certe in merito ai flussi veicolari attuali sulla SS115 nella tratta interessata al progetto e nelle tratte a monte ed a valle dello stesso.

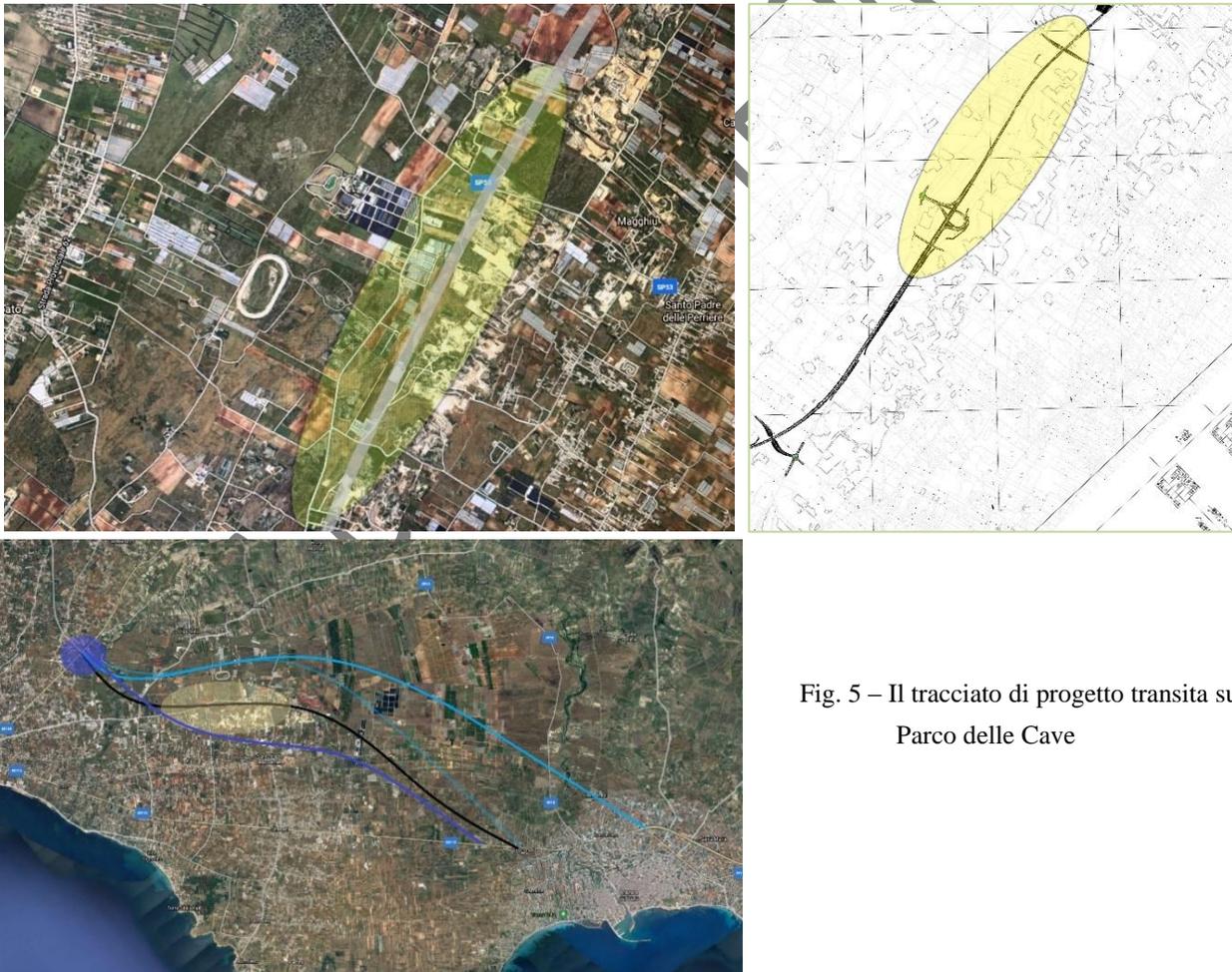


Fig. 5 – Il tracciato di progetto transita sul Parco delle Cave

Valutazione della soluzione prescelta - Analisi Costi Benefici

Nella *Relazione illustrativa*, al punto “Verifica di sostenibilità e soluzione progettuale prescelta” si afferma quanto segue:

“Il progetto che è stato scelto è stato oggetto di esame rispetto ad altre alternative in base a valutazioni a monte, comprendenti anche alcune considerazioni significative di carattere ambientale.

Come illustrato nel progetto le alternative considerate inizialmente sono state due. L'alternativa zero fa riferimento al “senza progetto”, l'alternativa uno al tracciato già individuato dall'ANAS. Un elemento di grande rilevanza ambientale ai fini della scelta del tracciato è la presenza, in contiguità della parte meridionale del progetto previsto dall'ANAS, di un sito definito di importanza comunitaria (S.I.C.) per la presenza di significativi valori ambientali, botanici e faunistici (“Sciara di Mazara”). La verifica di sostenibilità condotta sugli scenari del traffico e sulle caratteristiche dell'ambiente ha portato ad assumere come itinerario preferibile quello riguardante l'alternativa 1. Pertanto lo Studio di Impatto Ambientale, SIA, ha riguardato questa scelta, con l'esame di alcune modifiche di dettaglio del tracciato in base agli studi effettuati in materia ambientale”.

Nella documentazione trasmessa è presente “*Lo studio del traffico e Analisi costi e benefici*” (documento T01EG00GENRE02B).

Al riguardo è necessario evidenziare che le analisi delle possibili soluzioni progettuali in relazione agli scenari, agli obiettivi, alle strategie e alla valutazione dei fabbisogni, conducono alla scelta delle caratteristiche del progetto di fattibilità, al fine di decisioni sulla prosecuzione dell'iter progettuale.

In tale ottica una prima analisi da effettuare è quella di individuare lo scenario attuale che avviene attraverso la ricognizione dell'offerta infrastrutturale, la relativa capacità, i livelli di servizio, l'accessibilità, la stima delle matrici Origine/Destinazione (O/D), il confronto tra domanda e offerta attuale e l'individuazione (eventuale) di tratti di rete e nodi che presentano deficit di capacità rispetto alla domanda; a ciò si aggiunge una valutazione dei possibili incrementi di capacità o livelli di servizio, che è possibile ottenere attraverso interventi di upgrading tecnologico.

In tale ambito nella relazione suddetta si richiamano studi effettuati da ANAS senza però che nel documento vi sia alcun dato concreto che giustifichi come si è giunti a tali determinazioni: “*I risultati evidenziano come il modello adottato replichi fedelmente, in termini di flussi di traffico giornaliero, i volumi di spostamenti passeggeri e merci misurati nelle sezioni di monitoraggio del traffico. Complessivamente la domanda di trasporto dell'area di studio, a seguito della calibrazione, è caratterizzata da:*

- *551.480 spostamenti di veicoli leggeri passeggeri tra le diverse zone di traffico;*
- *26.060 spostamenti di veicoli pesanti merci tra le diverse zone di traffico”.*

Appare evidente come tali dati siano fondamentali in quanto la previsione della domanda mira a stimare gli scenari di analisi e le matrici O/D (Origine/Destinazione), sulla base delle ipotesi di evoluzione del quadro demografico e macroeconomico, delle politiche nazionali ed internazionali di settore (ad esempio lo sviluppo della concorrenza nel settore stradale che potranno impattare i prezzi e le tariffe dei servizi di trasporto, passeggeri e merci).

Tali presupposti conducono a scelte che mirano a rispondere ad un determinato fabbisogno

con l'individuazione delle più opportune soluzioni progettuali: ogni alternativa andrà valutata rispetto ad uno scenario di riferimento, ovvero quello scenario che non include l'intervento in esame e che dovrà essere coerente con le ipotesi di sviluppo del sistema nazionale integrato dei trasporti assunte in fase di valutazione dei fabbisogni.

Nella relazione *Elaborati generali-studio del traffico e Analisi costi benefici* viene definita la rete di trasporto con una serie di affermazioni generiche ed indicative senza riscontri oggettivi: *“Le variabili o parametri che vengono definiti attraverso l'associazione di una certa tipologia ad un arco stradale sono quindi la velocità a flusso libero, la capacità, il parametro α ed il parametro β . Complessivamente sono stati modellizzati circa 7.200 km di infrastrutture stradali di cui 670 km sono assi autostradali, 3.570 km appartengono ad infrastrutture statali extraurbane (principali o secondarie), il resto sono assi secondari di completamento della viabilità dell'area”*.

Nei paragrafi successivi si prosegue nella descrizione generica e teorica senza alcun dato oggettivo, per poi concludere con una tabella riassuntiva per la descrizione degli scenari futuri non ancorata a riferimenti concreti, ma si riferisce che *“Per gli scenari di previsione della domanda di trasporto futura si è fatto riferimento a documenti approvati dagli enti estensori degli studi su progetti relativi ad infrastrutture nell'area di studio e basandosi sull'attuale congiuntura economica che nell'ultimo biennio ha determinato una contrazione dei traffici su scala nazionale...”*.

Pertanto le analisi effettuate che concorrono a definire la domanda in riferimento a scenari futuri, appaiono quanto generiche ed insufficienti.

Anche riguardo alla successiva **analisi di costi benefici** non appaiono sufficientemente presi in considerazione tutti i fattori; ai fini della stima degli impatti diretti interni, così come, in relazione agli impatti esterni, invece, non sembrano completamente approfonditi i costi e i benefici che la realizzazione dell'opera potrà apportare alla collettività.

Come noto, l'Analisi Costi e Benefici (di seguito ACB) consiste in una serie di procedure valutative che aiutano il decisore a stabilire se un progetto, in questo caso pubblico, abbia o meno benefici per la collettività.

In generale l'analisi viene condotta in maniera parametrica ed unitaria, ossia riportando ogni unità di input in unità di costi elementari e, allo stesso modo, traducendo gli output in unità di benefici elementari. Ad ognuna di queste unità si cerca poi di attribuire un valore, il più oggettivo possibile, per fare in modo che questo sia misurabile e confrontabile. Il costo totale, pertanto, è pari alla somma dei costi di tutte le unità di costi elementari, mentre il beneficio totale è, analogamente, la somma dei valori delle unità dei benefici elementari. È possibile, con questo sistema, valutare benefici e costi diretti e indiretti. Per ottenere risultati affidabili, è importante circoscrivere in modo quanto più possibile realistico le unità dei benefici e dei costi elementari ed utilizzare valori (prezzi o costi) oggettivi.

Una volta individuati e stimati in termini monetari omogenei tutti i costi e i benefici, la valutazione vera e propria richiede che siano considerate e valutate le voci e confrontate fra loro.

L'Analisi costi-benefici condotta in relazione all'intervento in esame, ha tenuto conto dei “Costi di realizzazione e di gestione”, dei “Benefici trasportistici”, della “Variazione della sicurezza”, dei “benefici Ambientali- Variazione inquinamento atmosferico”. Essa si conclude come

segue *“I risultati evidenziano un Saggio di Rendimento Interno – S.R.I.E. – positivo e pari al 7,90% ed un VAN di 100.930.820 € al tasso di attualizzazione del 3%, evidenziando la sostenibilità economica del progetto. Il rapporto Benefici/Costi al tasso di attualizzazione del 3% è pari a 2,14”*.

In merito si osserva che non sempre non risultano esplicitati i valori assunti nell'analisi, ossia sono riportati soltanto i valori finali, senza alcuna indicazione che possa rendere comprensibile la modalità con cui si è pervenuti agli stessi.

Si evidenzia, inoltre, la necessità di tener conto di ulteriori fattori nella relazione ACB legati al rischio, quali ad esempio il rischio idraulico; la circostanza che nel primo tratto del tracciato partendo dall'intersezione con la SS 188, si presenti in affiancamento alla SP 62 con possibili criticità nella circolazione; possibili soprese geologiche legate a possibili cavità sotterranee.

ASPETTI VIARI E STRADALI

Il progetto in esame riguarda, come più volte precisato, il primo stralcio funzionale (Marsala Sud – Mazara del Vallo) della Variante alla SS 115 “Sud Occidentale Sicula”. Il tratto esistente della SS 115 ha infatti, attualmente, caratteristiche in parte inadeguate alla funzione e alle prestazioni da garantire all'interno della rete stradale.

Il progetto di variante prevede pertanto la realizzazione di una strada extraurbana secondaria, di 16,5 km di estensione, con sezione appartenente alla tipologia C1 definita dal DM 5/11/2001, in parte su nuova sede e in parte sulla sede della esistente Strada a Scorrimento Veloce (SSV) Trapani-Marsala.

Le caratteristiche geometriche di progetto della strada prevedono, per quanto riguarda la sezione trasversale, una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,50 m, composta da due corsie da 3,75 m e banchine in sinistra e destra da 1,50 m. In galleria le corsie e le banchine mantengono la stessa larghezza dei tratti all'aperto, e lungo i margini è prevista l'installazione di un profilo redirettivo. In viadotto, analogamente, la piattaforma mantiene la stessa larghezza e composizione; lungo i margini sono presenti cordoli in calcestruzzo armato di 75 cm di larghezza, idonei a consentire l'installazione dei dispositivi di ritenuta. In caso di superamento in viadotto di strade secondarie, è altresì prevista l'installazione di una rete di protezione a tergo della barriera di sicurezza.

L'andamento planimetrico del tracciato è caratterizzato da modeste curvature, tanto che la velocità di progetto si mantiene costantemente pari a 100 km/h, con la sola esclusione del tratto terminale in avvicinamento alla rotatoria con la SS115 esistente presso Mazara del Vallo. Gli elementi circolari sono correttamente raccordati da curve a raggio variabile. Per quanto riguarda l'altimetria, le pendenze longitudinali risultano sempre molto al di sotto dei valori limite ammessi dalla normativa e i raccordi verticali presentano raggi osculatori molto ampi, che garantiscono valide condizioni di visibilità.

Sulla base delle verifiche eseguite e documentate in progetto, si evince inoltre che il tracciato non è affetto da problemi di coordinamento plano-altimetrico.

Le intersezioni lungo l'asse principale appartengono al “tipo 2” previsto dal DM 19/4/2006; sono presenti inoltre alcune rotatorie di raccordo con la viabilità secondaria e locale. Secondo

quanto attestato dai Progettisti, tutti gli elementi rispettano le indicazioni fornite dalla suddetta normativa.

Per quanto riguarda l'esame delle possibili alternative di progetto, esse sono limitate, come si è detto, solo a due opzioni:

- l'opzione zero, cioè il mantenimento della situazione attuale;
- l'opzione uno, cioè il nuovo tracciato qui sviluppato ed esaminato.

A riguardo, si osserva, tuttavia, che, secondo l'attuale disciplina normativa, lo studio e la comparazione tra le possibili soluzioni alternative costituiscono attività peculiare nell'ambito del Progetto di fattibilità tecnica ed economica, con l'obiettivo di individuare l'opzione che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

A tal fine, sarebbe stato necessario poter valutare un congruo numero di soluzioni possibili, specialmente riguardo all'andamento del tracciato, al suo impatto sul territorio attraversato, alla quantità e qualità delle opere d'arte necessarie, alle caratteristiche delle connessioni (svincoli e intersezioni) con la viabilità esistente. Inoltre, il livello di approfondimento da conseguire, per ciascuna alternativa di progetto, dovrebbe essere quello proprio della prima fase della progettazione, con particolare riferimento alla definizione delle opere e ai relativi costi.

Invece, nel progetto in esame, l'analisi e valutazione delle opzioni alternative risultata, di fatto, molto schematica. Ciò deve ascriversi, verosimilmente, al lungo e complesso iter procedurale riguardante la concezione e progettazione dell'infrastruttura. Tuttavia, tale circostanza comporta la sostanziale impossibilità, nell'espressione del presente parere, di svolgere il compito attualmente assegnato a questo Consesso e, quindi, di entrare nel merito delle comparazioni tra possibili alternative, finalizzate alla definizione della soluzione ottimale rispetto ai costi e ai benefici connessi alla realizzazione dell'intervento.

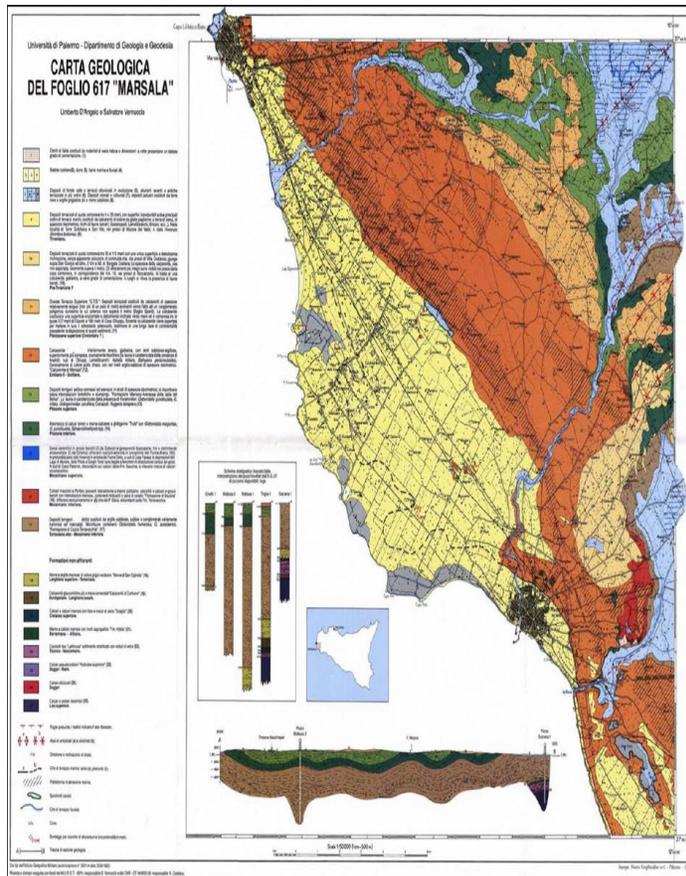
ASPETTI GEOLOGICI E GEOTECNICI

La relazione geologica inquadra in maniera adeguata, almeno ai fini di uno studio di fattibilità tecnico economica, il contesto geologico dell'area in cui si svilupperà l'opera. Contesto geologico che non risulta particolarmente complesso in quanto l'area è caratterizzata da morfologie sub-pianeggianti, ad eccezione dell'incisione del Torrente Sossio, e da una sostanziale uniformità litologica in affioramento.

La descrizione della successione stratigrafica illustrata nella *Relazione geologica* non sempre è immediatamente congruente con i litotipi presenti nella cartografia e sezioni geologiche. In particolare nella cartografia sono presenti le argille azzurre plioceniche che non compaiono come litotipo a se stante nella successione stratigrafica descritta in progetto, che sembrerebbero ascrivibili alla formazione Marnoso Arenacea della Valle del Belice.

Si tratta tuttavia di un aspetto che sembrerebbe solo formale.

In tutta l'area in cui si sviluppa il progetto, secondo la cartografia di progetto affiorano, in modo quasi esclusivo, litotipi ascrivibili alle Calcareni di Marsala;



Carta Geologica del Foglio 617 “Marsala” (D’Angelo & Vernuccio, 1994).

Dette sabbie ospitano una falda le cui caratteristiche dovranno essere meglio approfondite anche in relazione alla possibile interazione con la galleria artificiale del tratto iniziale del tracciato. In corrispondenza del fondovalle dell’incisione morfologica del torrente Sossio sono presenti, per uno spessore di oltre 10 m depositi alluvionali Olocenici del suddetto torrente e sul fianco sinistro dell’incisione detriti di falda.

Le unità geotecniche individuate in aderenza alle unità geologiche sopraccitate, sono

- AR – depositi alluvionali
- SA - sabbie
- CA1 - calcareniti compatte
- CA2 - calcareniti debolmente cementate
- AP - argille sabbiose

le cui caratteristiche meccaniche e idrauliche, derivate dalle campagne di indagini condotte, sono riassunte in tabella. Esse confermano quanto anticipato dalle considerazioni di carattere geologico relative alle formazioni presenti.

sia pur con due facies caratterizzate da caratteristiche meccaniche differenti. In particolare viene distinta una litofacies CA1 dall’aspetto litoide e con ottime caratteristiche geomeccaniche, presente quasi sempre in affioramento ed una litofacies CA2 più debolmente cementata e di caratteristiche geomeccaniche più scadenti; intercalata all’interno di livelli più cementati ascrivibili alla litofacies CA1. Solo nei primi 700 metri di tracciato sono presenti in affioramento sabbie da poco a mediamente addensate, con livelli debolmente cementati di spessore centimetrico che presentano uno spessore di circa 10-12 metri e poggiano sulle sottostanti argille sabbiose grigio-azzurre Plioceniche, su cui sembrano poggiare anche le Calcareniti di Marsala.

Parametri caratteristici					
	AR	SA	CA1	CA2	AP
γ_n (kN/m ³)	19	18,5	19	19	19
c_u (kPa)	36	-	-	-	120 10<z<20 150 z>20
c' (kPa)	-	0 - 5	100 - 200	10 - 20	20 - 30
ϕ' (°)	-	30° - 32°	36 - 38	32 - 34	23 - 25
k (cm/s)	-	1 10 ⁻³			1 10 ⁻⁶
v_s (m/s)	~ 200	-			200
G_0 (MPa)	~ 77	-			~77,5
E_0 (MPa)	~ 177				~177
$E_0/10$ (MPa)	~ 30 - 35	10 - 30	130	35 - 40	35 - 40

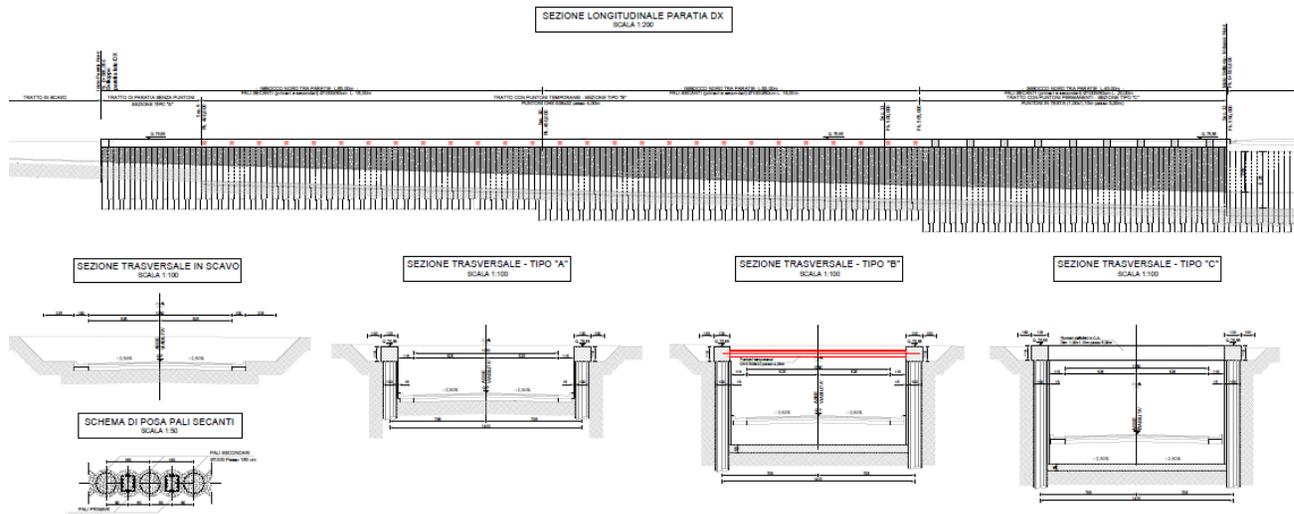
Tabella 6.2- Parametri geotecnici medi caratteristici

Simbologia

γ_n = peso di volume naturale;
 c_u = resistenza al taglio non drenata;
 c' = intercetta di coesione in termini di tensioni efficaci;
 ϕ' = angolo di attrito in termini di tensioni efficaci;
 k_v = coefficiente di permeabilità in direzione verticale;
 G_0 =Modulo di taglio a piccole deformazioni;
 E_0 =Modulo elastico a piccole deformazioni;
 $E_0/10$ =Modulo elastico operativo.

Prima della chiusura di questa fase progettuale, si ritiene che vi siano alcuni aspetti che meritino degli approfondimenti.

Il tratto iniziale, nei pressi dell'Ospedale di Marsala, si sviluppa in uno scavo in sabbie sostenuto da una paratia di pali secanti di grande diametro che, oltre ad avere una funzione di sostegno hanno anche la funzione di impedire l'afflusso di acqua negli scavi. Si tratta di un'opera che può dar luogo a fenomeni di rigurgito della falda e l'instaurarsi di moti di filtrazione verso lo scavo.

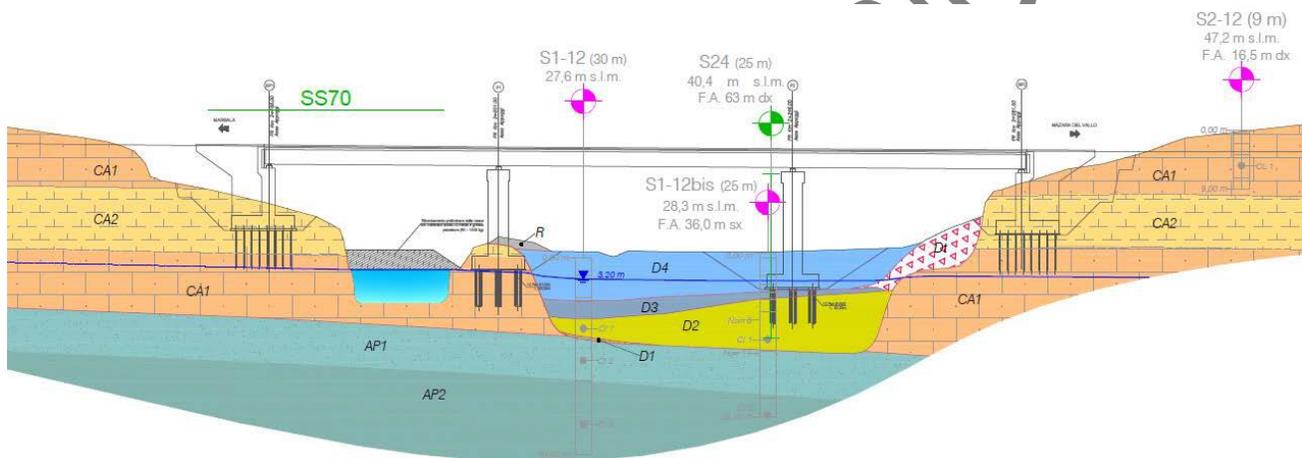


La scelta di sviluppare l'opera significativamente al di sotto della quota del piano di

campagna tanto da dare luogo ad una potenziale interazione con la falda, le cui conoscenze sono relativamente limitate, potrebbero essere oggetto di approfondimenti progettuali valutando possibili soluzioni progettuali che possano minimizzare le potenziali interazioni con la falda e le problematiche di sostegno degli scavi.

E' inoltre opportuno che il progettista valuti la reale necessità di realizzare l'opera di sostegno mediante la tecnica dei pali secanti, valutando le altre possibili tecniche alternative. Non è chiarito, dalla mancanza di una relazione tecnica dell'opera, quale sia la motivazione della scelta.

L'attraversamento del torrente Sossio avviene in corrispondenza di un punto singolare caratterizzato dalla presenza di un profondo scavo che indebolisce l'ammasso calcarenitico, che sembra presentare uno spessore relativamente modesto. Si ritiene che, in questa fase progettuale dovrebbe essere attentamente valutato il punto e il modo di attraversamento del torrente Sossio, anche in funzione di ottimizzare la struttura di attraversamento, minimizzando il numero di campate.



Stralcio del modello di dettaglio in corrispondenza del Viadotto Sossio.

Ciò anche in relazione al fatto che questa 'singolarità' geologica può comportare considerevoli differenze dei cedimenti delle fondazioni, generando cedimenti differenziali, notoriamente mal tollerati dalle sovrastrutture. E' pertanto opportuno che il progettista consideri con l'approfondimento necessario questo aspetto legato all'attuale posizionamento del ponte.

La strada prosegue poi in adiacenza all'area delle antiche cave di calcarenite. In questa area sono state sviluppate diverse indagini geofisiche che sembrano evidenziare diverse anomalie di resistività, che sono in gran parte state imputate ad anomalie di cementazione della calcarenite. Si ritiene che in sede di progetto definitivo le stesse dovranno essere meglio approfondite per valutare l'eventuale presenza di cavità legate ad attività estrattiva che potrebbero potenzialmente interagire con le opere in progetto.

Per quanto attiene gli effetti di amplificazione sismica in questa fase progettuale si è fatto riferimento all'approccio semplificato della categorie di sottosuolo, si ritiene opportuno, approfondire con attenzione se le successioni stratigrafiche in sito siano congruenti con l'uso di questo tipo di approccio valutando eventualmente l'uso di una analisi di risposta sismica locale.

Circa l'utilizzo del materiale residuo di cava per la costruzione dei rilevati va considerato che le calcareniti sono un materiale fortemente igroscopico e pertanto i rilevati dovranno essere dotati alla base di adeguato strato anticapillare.

Per i rilevati dovranno altresì essere definite le procedure di qualificazione del materiale da porre in opera e le procedure di compattazione e controllo di qualità del materiale posto in opera.

Va infine evidenziato che tutti gli aspetti relativi alla progettazione delle opere geotecniche (principalmente le fondazioni del Viadotto Sossio, la galleria e le opere di sostegno) vengono demandati dalla relazione geotecnica ad apposite relazioni di calcolo che, tuttavia, non erano presenti; le stesse relazioni non sono più riferite dalla relazione geotecnica modificata dal progettista a seguito di richiesta, da parte della Commissione relatrice, di disporre delle succitate relazioni.

ASPETTI IDROLOGICI E IDRAULICI

Aspetti Idrologici

Lo studio idrologico della fiumara Marsala o Sossio, che rappresenta la interferenza principale della strada con il reticolo idrografico, è stato redatto in accordo alla metodologia contenuta nel P.A.I., ma risulta tuttavia abbastanza datato. Analogo approccio metodologico è stato seguito per lo studio idrologico della fiumara Mazarò, che comunque non è intercettata dalla strada in progetto.

Le stazioni pluviometriche interessate per lo studio della fiumara Sossio sono quelle di Marsala e Ciavolo, i quali dati sono stati aggiornati al 2015, ultimo anno disponibile. Vanno segnalati alcuni valori anomali riportati nella Tab.4.4 della *Relazione Idrologica*.

Nella relazione le valutazioni delle curve di probabilità pluviometrica sono state sviluppate con le formule derivanti dall'applicazione del VAPI, relative alla Sicilia. Tuttavia le espressioni utilizzate sono datate, in quanto il metodo VAPI è stato aggiornato nel 2018. La necessità di aggiornare i dati pluviometrici di partenza, che appartiene alle norme di buona progettazione, è anche ribadita nelle "Linee Guida per la presentazione dei progetti per l'esame e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici" emanate dal CSLP su conforme parere dell'Assemblea Generale reso nell'Adunanza del 25/10/2019. Inoltre è necessaria l'approvazione delle valutazioni idrologiche da parte dell'Autorità di Distretto della Regione Siciliana.

La valutazione delle portate di piena nella fiumara Sossio è stata sviluppata per i tempi di ritorno (TR) di 50, 200 e 500 anni, per cui è coerente alle indicazioni delle NTC 2018, mentre i numerosi tombini inseriti con la funzione di trasparenza idraulica sono stati verificati per un TR di 100 anni, contrariamente a quanto richiesto dalle NTC 2018 (TR=200 anni). Parimenti non adeguata è la scelta del tempo di ritorno TR = 25 anni scelto per la delle acque di piattaforma. Tali opere vanno verificate per un tempo di ritorno minimo di 50 anni per le strade in rilevato e di 100 anni per quelle in trincea. Nel dimensionamento dei tombini e del sistema di eduazione delle acque di piattaforma va considerato l'impatto del materiale depositato dal trasporto solido sul funzionamento idraulico.

Le valutazioni della portata nei sottobacini intercettati dalla infrastruttura stradale non sono state dedotte dal PAI, ma è stata sviluppata una specifica indagine idrologica utilizzando per la curva

di probabilità pluviometrica la distribuzione di Gumbel a due componenti, mentre sarebbe forse stato più opportuno utilizzare la distribuzione TCEV aggiornata. Inoltre per la determinazione della portata è stata utilizzata la metodologia SCS con la formula di Moucks per la stima del tempo di ritardo. Tuttavia i risultati ottenuti con questo approccio sono molto diversi da quelli che ha dedotto il PAI per le fiumare Sossio e Mazarò. Dal confronto fra i valori riportati nelle diverse tabelle si evince che per bacini molto simili come estensione e configurazione altimetrica e geomorfologica, il contributo unitario di piena (in $m^3/s \cdot km^2$) varia fra 1,75 (bacino N.6) e 5,41 (Sossio a N16). La valutazione relativa al Sossio appare più realistica ed è inoltre conforme al PAI. L'impatto di tale variazione non è trascurabile in quanto dalle stime dei valori di portata di questi sottobacini dipende il dimensionamento dei tombini e del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma.

Aspetti Idraulici

Nelle relazioni sono riportati i riferimenti alle NTC 2018, unitamente a quelli relativi ai riferimenti tecnici di ANAS. A proposito delle Norme Tecniche per le Costruzioni e la relativa Circolare è da sottolineare che le Norme Tecniche sono "cogenti", ossia hanno una funzione **coattiva** e pertanto non possono essere derogate. La Circolare non ha valore di cogenza generale, tuttavia dal punto di vista tecnico è il riferimento interpretativo più autorevole. La Circolare, come le Norme Tecniche, emanata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicata in Gazzetta Ufficiale, assume il ruolo di regola Tecnica "de facto" ed ha assoluta e riconosciuta importanza al fine della corretta applicazione delle Norme Tecniche stesse.

La principale interferenza idraulica della piattaforma stradale e degli svincoli con i corpi idrici esistenti è rappresentata dalla fiumara Sossio, che viene attraversata con un ponte a 3 campate le cui 2 pile centrali sono collocate rispettivamente la prima in un'area da ritombare in quanto attualmente occupata a una vasca per accumulo di acqua e la seconda in alveo. Anche se la luce netta fra le pile è superiore ai valori minimi previsti nella NTC2018, si evidenzia che la stessa normativa indica che il posizionamento della pila in alveo rappresenta una possibilità residuale legata alla reale impossibilità o motivata difficoltà di soluzioni alternative. Appare opportuno evitare la scelta del posizionamento in alveo della pila, che comunque rappresenta una perturbazione del regime di moto nel corso acqua e anche fonte di incertezze progettuali, specialmente con riferimento al fenomeno dello scalzamento delle fondazioni e alla verifica delle opere provvisorie. In ogni caso la quota dell'impalcato consente il rispetto dei limiti di compatibilità idraulica richiesti dalle NTC2018, presumibilmente anche rispetto al fenomeno di trasporto solido e materiale galleggiante, di cui invero non si fa cenno nella relazione idraulica. Nella relazione idrologica vengono riportati i valori della scabrezza senza giustificazione dei valori assunti e della loro variabilità lungo l'asta della fiumara.

Le altre interferenze del reticolo idrografico con l'asse viario principale, con gli svincoli e con le strade secondarie sono risolte per la trasparenza idraulica con la presenza di 49 tombini idraulici, con dimensioni minime $b \cdot h$ di 2,00 m * 1,50 m, anche più canne affiancate, non rispettando quanto previsto dalla Circolare 2019.

Occorre attuare gli accorgimenti indicati nel caso sia da temersi l'ostruzione anche parziale del manufatto da parte di detriti galleggianti e di trasporto solido di fondo, che comportano in mancanza

di uno specifico studio la riduzione della sezione efficace ai fini delle acque almeno alla metà di quella effettiva.

Inoltre, come già evidenziato, l'evento da assumere a base del progetto deve avere un tempo di ritorno uguale a quello dei ponti cioè $TR = 200$ anni. I tombini idraulici vanno comunque dimensionati considerando le corrette condizioni al contorno di monte e di valle e non semplicemente a moto uniforme e rispettando tutto quanto previsto dalla Circolare del 2019 relativa alle NTC 2018. E' quindi necessario che i tombini con area superiore a 2 m^2 abbiano un'altezza minima di 2 m. Nella tabella riassuntiva delle condizioni di funzionamento vanno anche riportate le condizioni al contorno e la velocità massima che si registra nel manufatto in corrispondenza della portata di piena.

Vanno comunque previsti ad intervalli opportuni tombini che siano predisposti anche per l'attraversamento di animali selvatici ed eventualmente di allevamento.

Si evidenzia che nei tratti immediatamente prospicienti l'imbocco e lo sbocco dei manufatti sono impiegati i materassini riempiti di pietrame, opere che non paiono assicurare adeguata durabilità specie in presenza di trasporto solido. Questi tratti devono comunque essere protetti da fenomeni di scalzamento e/o erosione, e occorre evitare i fenomeni di sifonamento.

La tabella riassuntiva della verifica idraulica di questi manufatti andrebbe aggiunta nel corpo della relazione, e in ogni caso nell'Appendice E della Relazione Idraulica non sono riportati i valori del grado di riempimento.

Visto il potenziale impatto dell'infiltrazione di acque cariche di inquinanti nelle falde attualmente utilizzate a scopo potabile particolare attenzione va posta nel dimensionamento delle vasche di prima pioggia, adottando, per gli eventi pluviometrici di riferimento, un tempo di ritorno di almeno 50 anni. Nel caso di attraversamento del campo pozzi nelle vicinanze dello svincolo di Petrosino non appare sufficientemente cautelativo che il rispetto della fascia di 200 m, in quanto per la particolare permeabilità dei terreni attraversati è necessario uno studio più approfondito dell'adozione di vasche disperdenti. In generale l'adozione di questo metodo per lo smaltimento delle acque meteoriche eccedenti quelle di prima pioggia è da considerare residuale rispetto a quanto indicato nella Circolare 21 gennaio 2019, che nei casi in cui le acque di eduazione possono produrre danni o inconvenienti o nel caso di attraversamento di aree urbane, è opportuno considerare la possibilità che esse siano eventualmente immesse in un sistema fognante. Nei casi dove questa soluzione non è perseguibile vanno effettuate prove di permeabilità in situ più accurate di quelle riportate nella relazione, e va inoltre considerato il fenomeno della progressiva saturazione e conseguente riduzione della permeabilità dei bacini di dispersione. Va inoltre indicato come vengono smaltiti i volumi idrici e il materiale accumulato nelle vasche di prima pioggia, considerato il loro potenziale effetto inquinante.

ASPETTI STRUTTURALI

Le opere strutturali di maggior impegno, ricomprese nel progetto in esame, sono descritte al punto 2.4 "opere d'arte" della *Relazione istruttoria* del RUP riportata in premesse e in apposita sezione della *Relazione illustrativa*. Esse sono le seguenti:

- n.1 Viadotti – Viadotto Sossio
- n.7 Cavalcavia
- n.1 Gallerie Artificiali
- n.5 Sottovia Stradali

Sebbene la documentazione in esame si riferisca a un primo livello di progettazione, ovvero quello di fattibilità tecnica ed economica, essa appare carente nella parte relazionale, utile a inquadrare in modo adeguato le scelte progettuali che hanno condotto ad individuare il tipo degli interventi proposti.

Nella *Relazione Illustrativa* (codice elaborato T01EG00GENRE01), l'unica alla quale è stato possibile far riferimento, si illustrano infatti le tipologie verso le quali è stata indirizzata la progettazione, senza tuttavia entrare nel merito dell'opportunità e della maggior convenienza di operare tali scelte rispetto ad altre.

Premesso che le opzioni presentate sono tecnicamente adeguate a soddisfare gli obiettivi prestazionali che opere di questo tipo devono garantire, rimane da capire se, effettivamente, non potessero esser fatte scelte di maggior convenienza.

Per quanto attiene l'individuazione dell'azione sismica da assumersi in progetto, dalla *Relazione sismica* si evince che è stata assunta una Vita nominale (V_N) pari a 50 anni, una Classe d'uso (C_U) pari a 2, che portano ad una Vita di riferimento ($V_N * C_U = V_R$) pari a 100 anni. Questa assunzione è coerente con quella presente in altri progetti predisposti sempre da ANAS per altri tratti della stessa strada statale. In merito si segnala di mantenere tale coerenza anche nelle successive fasi progettuali, evitando, di assumere valori diversi per la Vita nominale e per la Classe d'uso fra opere d'arte maggiori e minori.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla pericolosità sismica, questi appaiono solo fuggacemente presi in considerazione; se da un lato viene fatto riferimento a dispositivi utili a isolare le varie opere dalle azioni sismiche, introducendo isolatori elastomerici che consentono di ridurre l'entità delle sollecitazioni dovute a questo tipo di azione, niente viene detto in merito all'azione stessa, in funzione della quale alcune scelte potrebbero essere maggiormente funzionali rispetto ad altre.

Tutto ciò premesso, preme tuttavia sottolineare come, in un contesto di progettazione di fattibilità tecnico economica, non sia comunque facile fare considerazioni sull'opportunità e sulla qualità delle scelte progettuali di tipo strutturale, poiché esse sono fortemente connesse alle successive fasi progettuali, durante le quali il progetto assume i suoi connotati definitivi.

ASPETTI IMPIANTISTICI

Dalla documentazione tecnica del progetto relativo alla progettazione preliminare per la realizzazione degli impianti elettrici a servizio dei lavori di ammodernamento della SS 115 Marsala – Mazara del Vallo si evince quanto segue.

I lavori riguardano essenzialmente, per quanto di competenza impiantistica:

- Svincolo Marsala Sud: composto da n.1 rotatoria e n.5 rampe denominate Rampa 1/2/3/4/5;
- Svincolo Terrenove: composto da n.1 rotatoria e n.4 rampe denominate Rampa 6/7/8/9;
- Svincolo Petrosino: composto da n.4 rampe denominate Rampa A/B/C/D.

- Rotatoria di Ponte Carmine: composto da n.1 rotatoria;
- Rotatoria Marsala-Ospedale: composto da n.1 rotatoria;
- Sottovia Marsala-Ospedale: composto da n.1 sottovia denominato Sottovia 1;
- Rotatoria Marsala-Ciavolo: composto da n. 1 rotatoria.

In ogni svincolo l'impianto di illuminazione trae origine da una fornitura in loco in bassa tensione; le caratteristiche della fornitura prevedono una tensione di linea di 400 V. Il sistema è classificabile TT circa lo stato del neutro e del conduttore di protezione rispetto a terra. Gli impianti dei vari svincoli presentano caratteristiche simili tra loro.

Nella documentazione fornita sono riportate le linee guida progettuali, mentre non sono fornite le descrizioni dettagliate dei criteri di calcolo e di dimensionamento dei circuiti elettrici.

Dall'analisi della documentazione, si osserva quanto segue.

Si raccomanda, nella successiva fase progettuale, di integrare la documentazione di progetto. In particolare, le relazioni di calcolo dovranno consentire una analisi e comprensione semplificata, chiara e sintetica del processo progettuale attuato non solo con l'indicazione dei criteri di progetto, ma anche degli obiettivi di dimensionamento e di protezione dei circuiti e dei risultati conseguiti.

Si raccomanda, in particolare di:

- Illustrare i calcoli o i ragionamenti che hanno condotto alla definizione del numero e alla potenza dei quadri elettrici.
- Con riferimento al coordinamento tra la protezione contro i sovraccarichi e la protezione contro i cortocircuiti, di dettagliare i criteri adottati per il calcolo la verifica del corto circuito massimo e minimo, nonché le indicazioni delle posizioni a cui si riferiscono (CEI 64-8).
- Di specificare le decisioni progettuali con riferimento alle protezioni alle fulminazioni e alle sovratensioni di origine atmosferica (EN 62305).
- Di aggiungere dettagli, con riferimento agli impianti di illuminazione, nella relazione tecnica relativamente al programma di calcolo utilizzato per la progettazione illuminotecnica e chiarire se i risultati ottenuti hanno validità generale.
- Con riferimento alla sottovia di chiare i criteri di progettazione e gli obiettivi.

ASPETTI DI SICUREZZA ANTINCENDIO

Riguardo gli aspetti per la sicurezza antincendio si evidenzia che dall'esame della documentazione trasmessa, si evince che il tracciato stradale comprende, sia un tratto in galleria, che in viadotto per attraversamenti di corsi d'acqua.

Tanto premesso si evidenziano le seguenti osservazioni:

- per i suddetti tratti in galleria ed in viadotto, si deve prevedere un sistema di drenaggio per liquidi pericolosi, volto ad evitare inquinamenti ambientali e situazioni di pericolo;
- ove nel corso dei lavori dovessero esserci interferenze con infrastrutture pericolose, le soluzioni tecniche di modifica dovranno essere sottoposte all'approvazione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competenti per territorio;
- ove siano previste infrastrutture e/o attività anche in fase di cantierizzazione riconducibile a quelle riportate nell'Allegato I, del DPR 151/2011, dovranno essere osservati i disposti di tale decreto e del DM 07/08/2012 del Ministero dell'Interno.

ASPETTI URBANISTICI E PAESAGGISTICI

Inquadramento generale

Il tracciato stradale in esame si sviluppa in un territorio caratterizzato da un paesaggio prevalentemente a matrice agricolo-produttiva e rurale, con una unicità di paesaggio dovuta al sistema di cave di calcarenite che lo accompagnano da Marsala in direzione Mazara del Vallo, lungo il versante destro.

Di seguito, si indicano alcuni aspetti emersi dalla documentazione agli atti, con specifico riguardo ai tematismi del paesaggio e dell'ambiente.

Per gli stessi aspetti, qualora necessario, si individuano possibili *Obiettivi di ottimizzazione del progetto* (Oop1, Oop2, ...) che intendono indirizzare le successive fasi progettuali al più ottimale inserimento paesaggistico del tracciato.

Aspetti paesaggistici e obiettivi di ottimizzazione del progetto

La documentazione agli atti si ritiene esaustiva per quanto attiene il tematismo del *paesaggio* ed è compresa nell'insieme degli elaborati tematici ambientali a corredo dello Studio preliminare ambientale del 2004.

Negli elaborati dell'*Analisi ambientale di base - Caratteri morfologici del paesaggio e percezione visiva* (T00IA03 AMBCT13B, T00IA03AMBCT14B, T00IA03AMBCT15B), è analizzato il contesto paesaggistico di riferimento, con particolare riguardo agli aspetti delle visuali. In alcuni elaborati della sezione *Strumenti di pianificazione e sistema vincolistico* (T00IA01AMBCT01B, T00IA01AMBCT 02B, T00IA01AMBCT03B), sono rappresentati ambiti di paesaggio mutuati dagli strumenti urbanistici di livello generale vigenti alla data di redazione dello Studio, che evidenziano un paesaggio a carattere prevalentemente agricolo di pregio in campo ed in serra. Negli elaborati dell'*Analisi ambientale di base - Carta dell'assetto del paesaggio* (T00IA03AMBCT10B, T00IA03 AMB CT11B, T00IA03AMBCT12B) viene fornito un quadro delle Unità di Paesaggio individuate attraverso la lettura della morfologia del territorio, ivi compreso il Sito di Interesse Comunitario denominato "Sciare di Marsala" (ITA010014).

Gli elaborati dell'*Inquadramento progettuale. Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico ambientale* (T00IA02AMBPL01B, T00IA02AMBPL01B, T00IA02AMBPL01B) definiscono gli interventi di *Mitigazione vegetazionale opere a verde* ed *Altri interventi di mitigazione* e presentano sommarie indicazioni localizzative di intervento e di tipologia vegetazionale prevista (scarpate, aree intercluse e aree di compensazione) lungo il tracciato. Pur condividendo l'approccio metodologico-operativo proposto in questa fase progettuale preliminare, gli elaborati dello Studio preliminare ambientale sembrano restituire una ricognizione degli ambiti di paesaggio senza tradursi efficacemente in primi indirizzi per il progetto degli interventi di mitigazione.

In primo luogo si suggerisce, per la successiva fase progettuale, di selezionare quegli ambiti che possano concorrere a interventi di sistemazione paesaggistica maggiormente configurata, riconoscibili lungo il tracciato attraverso l'uso di materiali, composizioni e cromie ricorrenti (Oop1). A tal proposito, si raccomanda la costruzione di un inventario sintetico dei segni e dei caratteri connotativi del paesaggio, con particolare riguardo agli ambiti in cui la strada si rapporta in modo

più vicino ai campi coltivati, ai sistemi agrari disegnati, ponendo la vegetazione di progetto, laddove prevista, in continuità formale e tipologica con l'esistente (Oop2).

La ricucitura della trama della vegetazione, garantisce la continuità dei luoghi con il vantaggio di consolidare gli elementi identitari del paesaggio attraversato, di limitare la minaccia di trappole ecologiche e di velocizzare il processo di metabolizzazione del tracciato nel paesaggio. In particolare, nei cambi di direzione, si suggerisce di variare i cromatismi della vegetazione al fine di favorire una maggiore attenzione dell'automobilista (Oop3).

Nel caso della sede stradale da dismettere, indicata nell'elaborato dell'*Inquadramento Progettuale - Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico ambientale* 1/3 (T00IA02AMBPL01B) potrebbe essere utile considerare tale porzione stradale come un'opportunità per dare continuità alla tessitura vegetazionale dei campi circostanti con specie di nuovo impianto (Oop4).

La messa a dimora di vegetazione di nuovo impianto è utile anche per mascherare gli elementi che nel paesaggio rivestono una bassa qualità architettonica (es. capannoni industriali, edifici fatiscenti, etc.), purché non siano attrattivi per la fauna selvatica. Un principio utilizzato, è quello di non piantare alberi e vegetazione parallelamente alla strada, ma di creare una successione di finestre laterali, di coni visuali che intercettino gli elementi del paesaggio meritevoli di attenzione, anche nel caso di emergenze isolate (Oop5).

La scelta della vegetazione ha anche il ruolo di mitigare l'impatto acustico e l'inquinamento atmosferico; si raccomanda di prediligere foglia ruvida e pubescente, alta densità fogliare e piccola area fogliare e alta densità di ramificazione o sempreverdi. L'abbondanza della varietà delle specie permette di aumentarne l'efficacia. (Oop6).

Con riguardo agli spazi dell'infrastruttura, nella progettazione delle rotatorie si suggerisce di conferire agli interventi il carattere di *gateway*, collocandovi elementi identificativi dei luoghi, anche di tipo artistico (Oop7).

Più in generale, negli spazi dell'infrastruttura (svincoli, rotatorie, etc.) si suggerisce di scegliere una soluzione coerente e unitaria per la sistemazione e l'arredo dello spazio stradale. Gli interventi, il più possibile *site specific*, dovrebbero prediligere l'uso di materiali di produzione locale, come ad esempio la pietra calcarenitica (Oop8).

La giustapposizione di parte del tracciato lungo il sistema di cave di calcarenite, determina un suggestivo scenario paesaggistico, apportando un carattere di unicità territoriale.

Il Parco delle Cave, così denominato, unitamente al sistema delle coltivazioni a vigneto e oliveto, appartiene al sistema dei segni dell'azione antropica che sono suscettibili a essere reinterpretati in chiave di luoghi contemporanei. Attualmente, il sistema di cave è sottoposto ad azioni di recupero e valorizzazione, affinché diventi un attrattore culturale per eventi ed iniziative (<https://parco-delle-cave-la-citta-scavata-dai.business.site/>).

Il nuovo tracciato potrebbe contribuire a generare opportunità di rilancio del Parco delle Cave puntando a identificarlo come un possibile *landmark* territoriale, in modo replicabile lungo il tracciato, esaltandone la vocazione di patrimonio culturale identitario (Oop9). Potrebbe, in altre parole, essere una direttrice di conoscenza dell'"identità del Parco".

Lungo il tracciato potrebbero essere previste delle installazioni dedicate per far conoscere ed apprezzare le peculiarità culturali e produttive dei luoghi, nonché postazioni *hot-spot wi-fi* gratuite nelle piazzole di sosta per accedere ad informazioni di promozione territoriale (Oop10). Anche denominare la strada evocando le caratteristiche del luogo, può rappresentare un modo di integrazione e ottimizzazione del progetto, come molto spesso avvenuto a livello nazionale per le cosiddette "strade dei vini" (Oop11).

Profili procedurali relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto

Il progetto preliminare dell'intero intervento, che comprende lo stralcio in esame, ha ottenuto nel 2004 il parere favorevole ai fini della Valutazione di impatto ambientale - VIA dalla Provincia di Trapani - Area opere pubbliche e gestione del territorio. Successivamente, nel 2009, ha ottenuto il parere favorevole con prescrizioni dalla Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente - Servizio 2 VAS-VIA, ai fini del giudizio di compatibilità ambientale e della valutazione di incidenza.

Con nota prot. CSLP.U.636 del 5 luglio 2018, questo Consesso ha richiesto al Proponente di provvedere alla trasmissione della revisione e dell'aggiornamento del progetto preliminare in esame, in ragione delle mutate norme tecniche, in particolare le norme tecniche per le costruzioni, *"ivi compresa la trasmissione di tutti i pareri, nulla osta e atti di assenso comunque denominati"*. Ciò ha determinato per il Proponente, di attivarsi al fine di richiedere alla Regione Siciliana la conferma del parere di VIA del 2009.

La documentazione agli atti riporta comunicazioni tra la Regione Siciliana e il Proponente al fine di determinare l'attribuzione delle competenze in materia di VIA per l'opera in esame, da individuarsi nella Regione stessa o nel Ministero della Transizione Ecologica. Dalla documentazione emerge che l'intervento in esame potrebbe essere oggetto di applicazione del regime transitorio ai sensi del d.lgs. 50/2016, trattandosi di intervento di Legge Obiettivo ex d.lgs. 190/2002, avviato nel 2004, secondo il quale l'autorità competente per la valutazione è la medesima che ha avviato la procedura, dunque la Regione Siciliana.

A tal proposito, Anas spa ha richiesto l'avviso della Direzione competente per le valutazioni ambientali del Ministero della Transizione Ecologica (la cui nota di riscontro da parte del Mite non è rinvenibile agli atti), la quale sembrerebbe avere individuato l'autorità competente per la VIA, nella Regione Siciliana. Tale riscontro del Mite è stato comunicato alla Regione Siciliana nella nota Anas prot. CDG DPR.L.P.247224 del 19 maggio 2020.

Nel mese di giugno 2020, il Proponente ha presentato alla Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente, l'istanza di valutazione preliminare ex art. 6, comma 9 del d.lgs. 152/2006. Il Proponente evidenzia che l'istanza suddetta è finalizzata a valutare *"le ottimizzazioni ed aggiornamenti del progetto preliminare apportato da ANAS in conformità alla richiesta del MIT di reitero dei pareri nell'ambito dell'iter approvativo di L.O. (nota prot. 329 del 15.01.2018). Le ottimizzazioni introdotte comportano di fatto varianti non sostanziali sull'ambiente già valutato positivamente [...]"*. Aggiunge, inoltre, che tale procedura è svolta al fine di *"valutare l'entità delle variazioni al progetto che non comportano sostanziali modificazioni del contesto ambientale, per definire l'eventuale nuova procedura autorizzativa a cui o stesso deve essere sottoposto"*.

Il procedimento di verifica preliminare, anche noto come *pre-screening* di VIA, è richiesto per le sole modifiche, estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti di cui agli allegati II, II-bis, III e IV e fatta eccezione per le modifiche o estensioni dei progetti elencati negli allegati II e III che comportano il superamento degli eventuali valori limite ivi stabiliti.

Il confronto tra il Proponente e l'Autorità competente per la VIA, prevede una fase procedurale snella, pari a 30 giorni. Dalla documentazione agli atti, non si rilevano informazioni circa il provvedimento conclusivo a esito del *pre-screening*.

Circa la documentazione integrativa pervenuta, si segnala (pagg. 12 e 13 della Relazione illustrativa) che l'esatta denominazione del Sito di importanza comunitaria interessato da parte del progetto, è "Sciare di Marsala".

Inoltre, con riguardo a quanto riportato nella Relazione illustrativa (pag. 13) circa la normativa vigente in materia di Studio di impatto ambientale - SIA, si segnalano le modifiche introdotte dal D.lgs. 104/2017 in adeguamento alla Direttiva 2014/2017 che ha modificato la Direttiva 2011/20.

A tal proposito, si suggerisce di consultare il documento europeo di indirizzo alla costruzione dello SIA, la cui versione originale e la traduzione non ufficiale in italiano sono presenti sul sito del Ministero della Transizione Ecologica al link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/1995>

Sempre con riferimento allo SIA, si suggerisce anche la consultazione della proposta di Linee Guida ISPRA presenti al link: <https://www.snpambiente.it/2020/05/08/valutazione-di-impatto-ambientale-norme-tecniche-per-la-redazione-degli-studi-di-impatto-ambientale/>

ARCHEOLOGIA

Gli aspetti attinenti l'archeologia sono trattati in un'apposita sezione del progetto in esame, composta da una relazione e da elaborati grafici. Dalla *Relazione archeologica* si apprende che, in termini di rischio:

“Il Rischio Archeologico relativo rispetto all’opera in progetto costituisce l’effettivo rischio da considerarsi al momento dell’esecuzione dell’opera; per la sua valutazione risulta necessario considerare il grado di Rischio Archeologico assoluto dell’area che essa va ad interessare, la tipologia dell’opera stessa e le relative quote di progetto. Il progetto prevede opere di scavo (trincea, rilevato, ponte/viadotto) che andranno ad intaccare direttamente la superficie; il Rischio Archeologico Relativo, quindi, deve essere considerato pari al grado di Rischio Archeologico Assoluto delle aree che le opere andranno ad interessare, definito alto, medio o basso.

Da 0+000.00 a 0+150.00: rischio basso

Da 0+150.00 a 0+450.00 : rischio alto

Da 0+450.00 a 2+075.00 : rischio basso

Da 2+075.00 a 2+425.00: rischio medio

Da 2+425.00 a 16+090.00: rischio basso

Da 16+090.00 a 16+410.00: rischio alto

Da 16+410.00 a 16+680.00: rischio basso.”

Dovrà quindi essere attivata la procedura prevista dall'art. 25 del DLgs 50/2016 e, comunque, particolare attenzione dovrà essere posta nell'inserimento delle verifiche archeologiche nell'iter attuativo dell'intervento, anche al fine di evitare possibili contenziosi.

CENSIMENTO E GESTIONE DELLE INTERFERENZE

La problematica delle interferenze è stata affrontata in un'apposta relazione denominata appunto *Relazione Interferenze*.

Dall'esame della suddetta risulta che:

“Dal sopralluogo effettuato sono stati rilevati numerosi impianti riconducibili a vari gestori di servizi con i quali si è provveduto a prendere contatto.

Alcuni di essi dopo aver esaminato la documentazione hanno evidenziato potenziali interferenze fra le linee gestite ed i lavori in progetto. A valle di questa verifica sono stati organizzati dei sopralluoghi per confermare la presenza e l'entità delle interferenze e successivamente predisporre una valutazione sommaria per eventuali modifiche, spostamenti o dismissioni.

Tutte le interferenze emerse sia dai sopralluoghi sia dalle riunioni con i diversi gestori sono state riportate sulle planimetrie di progetto, aventi come base la cartografia CTR, in scala 1:2000.

È stata redatta una tabella riepilogativa delle interferenze riscontrate e su tale tabella sono state indicate le ipotesi di risoluzione per ogni interferenza”.

Sostanzialmente le interferenze riscontrate sono:

- elettrodotti gestiti da E-Distribuzione;
- impianti idrici, gestiti dal SII del Comune di Marsala;
- linee aeree e di Pali di pubblica illuminazione con rete di alimentazione probabilmente interrata nell'area antistante l'ospedale di Marsala;
- impianti gestiti dalla società SNAM RETE GAS S.p.A.;
- gasdotto ex Siciliana Gas S.p.A.;
- linee gestite dalla società TELECOM ITALIA S.p.A.;
- linea di alta tensione Marsala - Matarocco 150 kV, gestita dalla società Terna S.p.A..

Per ognuna delle interferenze è stata ipotizzata una soluzione tecnica e stimato il relativo costo di massima, rimandando alle successive fasi progettuali sia la redazione del progetto delle stesse che una quantificazione della spesa accurata.

A tal fine occorre ricordare il disposto dell'art. dell'art. 27, comma 4, del DLgs 50/2016, in cui si stabilisce quanto segue:

“gli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili hanno l'obbligo di verificare e segnalare al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime della infrastruttura o dell'insediamento produttivo e di elaborare, a spese del soggetto aggiudicatore, il progetto di risoluzione delle interferenze di propria competenza. Il soggetto aggiudicatore sottopone a verifica preventiva di congruità i costi di progettazione per la risoluzione delle interferenze indicate dall'ente gestore. La violazione di tali obblighi che sia stata causa di ritardato avvio o anomalo andamento dei lavori comporta per l'ente gestore responsabilità patrimoniale per i danni subiti dal soggetto aggiudicatore”.

In tal senso i progettisti hanno sviluppato in questa fase della progettazione, tipologie e particolari di ipotesi di risoluzione per le reti interferenti, che dovranno poi essere condivise dagli Enti Gestori.

Al riguardo, le Sezioni ritengono necessario che il RUP verifichi, prima dell'affidamento dei lavori, che si sia ottemperato al disposto del richiamato art. 27, comma 4, del DLgs 50/2016.

L'importo previsto alla voce b1 del Q.E. è di € 3.892.423,00, comprensivo di oneri di progettazione, spese generali, sicurezza ed imprevisti.

PIANO DI GESTIONE DELLE MATERIE

Come noto un paragrafo della *Relazione tecnica* prevista dall'art. 19 del DPR 207/2010 per un progetto preliminare, è dedicato al "Piano di gestione delle materie con ipotesi di soluzione delle esigenze di cave e discariche":

Nel progetto in esame, oltre a non esserci come già rilevato la *Relazione tecnica*, l'argomento non è trattato in maniera approfondita. L'unico riscontro è contenuto nella *Relazione Illustrativa* del progetto, al paragrafo "Geologia – Rilevati", dove risulta:

"Per quanto riguarda i materiali che costituiranno i nuovi rilevati essi proverranno da:

- scavi di sbancamento reimpiegati in rilevato: 280.000 m³
- rilevati da cava di prestito: 2.000.000 m³

Va sottolineato che a causa dell'alto contenuto argilloso e dell'alta plasticità, circa 450.000 m³ di materiale proveniente dagli scavi sarà messo a discarica.

Per quanto riguarda i materiali provenienti dalle cave di prestito, circa la metà proverranno dal reimpiego dei materiali di scarto delle cave di calcarenite presenti nella zona di Scacciaiazzo mentre la restante parte sarà reperita nella cave calcaree della zona di Custonaci-Valderice".

Le Sezioni ritengono che l'argomento meriti un approfondimento nella presente fase progettuale.

ESPROPRI

Il tema degli espropri è trattato nell'apposita relazione denominata "Relazione giustificativa delle indennità di esproprio".

La norma di riferimento adottata è il DPR 307/2001, integrato con la Sentenza della Corte Costituzionale n. 181 del 10/06/2011.

Le aree oggetto di esproprio e di asservimento riguardano i comuni di Marsala, Petrosino e Mazara del Vallo per circa 58 ettari.

Sono state individuate varie casistiche di indennità: indennità per aree edificabili in base al valore venale del bene con un incremento del 10%, indennità per aree non edificabili in base al valore reale e non più in base al valore agricolo medio, indennità per fabbricati da demolire sulla base di un'apposita indagine di mercato con indennità stimata di 400 €/mq, indennità per serre, vivai e soprassuolo, indennità per occupazione d'urgenza.

Nel progetto è presente la *Relazione giustificativa delle indennità di esproprio* con l'individuazione delle relative aree legate al tracciato stradale, nonché le norme di riferimento e i criteri per la determinazione degli espropri.

Il costo di tale attività, pari a € 6.500.000,00 è riportato nel quadro economico, fra le "Somme a disposizione della stazione appaltante", punto b5, "Acquisizione Aree ed Immobili Imposte di registro, ipotecarie e catastali" del "Documento Tecnico economica -Quadro economico" (vedi doc. T00CM00CMSEE01_Quadro economico).

Tale collocazione lascia presumere la volontà di non affidare tale attività all'esecutore dei lavori.

In tal caso è assolutamente necessario confermare le tempistiche stimate e concludere tale attività prima della consegna dei lavori.

BONIFICA ORDIGNI BELLICI

Non esiste un elaborato dedicato esclusivamente alla Bonifica da Ordigno bellici.

L'unica citazione degna di nota, seppur generale nei contenuti, è riportata del PSC, paragr. 4.22 – Ordigni bellici inesplosi. In esso è previsto che: *“Prima di procedere all'esecuzione di qualsiasi attività di scavo deve essere prevista una bonifica, preventiva e sistematica, dell'area di cantiere da residuati bellici inesplosi al fine di garantire le necessarie condizioni di sicurezza dei lavoratori e dell'opera futura. L'attività di bonifica comprende una serie di fasi operative che riguardano: la ricerca, la localizzazione, l'individuazione, lo scoprimento, l'esame, la disattivazione, la neutralizzazione e/o rimozione di residuati bellici risalenti al primo e al secondo conflitto mondiale. L'attività di bonifica preventiva e sistematica deve essere svolta da un'impresa specializzata, in possesso dei requisiti di cui all'art. 104, comma 4-bis, del D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i., e sulla base di un parere vincolante dell'autorità militare competente per territorio in merito alle specifiche regole tecniche da osservare in considerazione della collocazione geografica e della tipologia dei terreni interessati, nonché mediante misure di sorveglianza dei competenti organismi del Ministero della difesa, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute”*.

Vengono infine indicate le norme di riferimento. Per contro il quadro economico dedica la voce b20 alla BOB per un importo piuttosto elevato di € 3.704.765,56 per nulla giustificato. In merito si segnala che in riferimento a tale attività, in altri progetti elaborati sempre da ANAS e recentemente esaminati da questo Consesso, appaiono cifre del tutto differenti con incidenze unitarie molto variabili, di cui non si comprende la motivazione. In particolare il valore riportato in relazione all'intervento in esame appare il più elevato in assoluto.

La collocazione della attività in questione fra le Somme a disposizione lascia presumere la volontà di non affidare tale attività all'esecutore dei lavori. E' di tutta evidenza concludere tale attività prima della consegna dei lavori.

ASPETTI RELATIVI ALLA CANTIERIZZAZIONE E CRONOPROGRAMMA

Coerentemente a quanto previsto dal Regolamento attuativo n. 207/2010 art 17 c f), nel piano di sicurezza sono sviluppati gli aspetti relativi al contesto in cui sarà presente l'area di cantiere così come l'individuazione delle le aree di cantiere logistiche, operative e di costruzione.

Alla cantierizzazione il progetto in esame dedica tre elaborati grafici, ed un elaborato lay-out specifico di dettaglio riportanti l'ubicazione delle aree di cantiere, il cantiere operativo, il cantiere base ed i 13 depositi provvisori individuati lungo tutto il tracciato dell'opera.

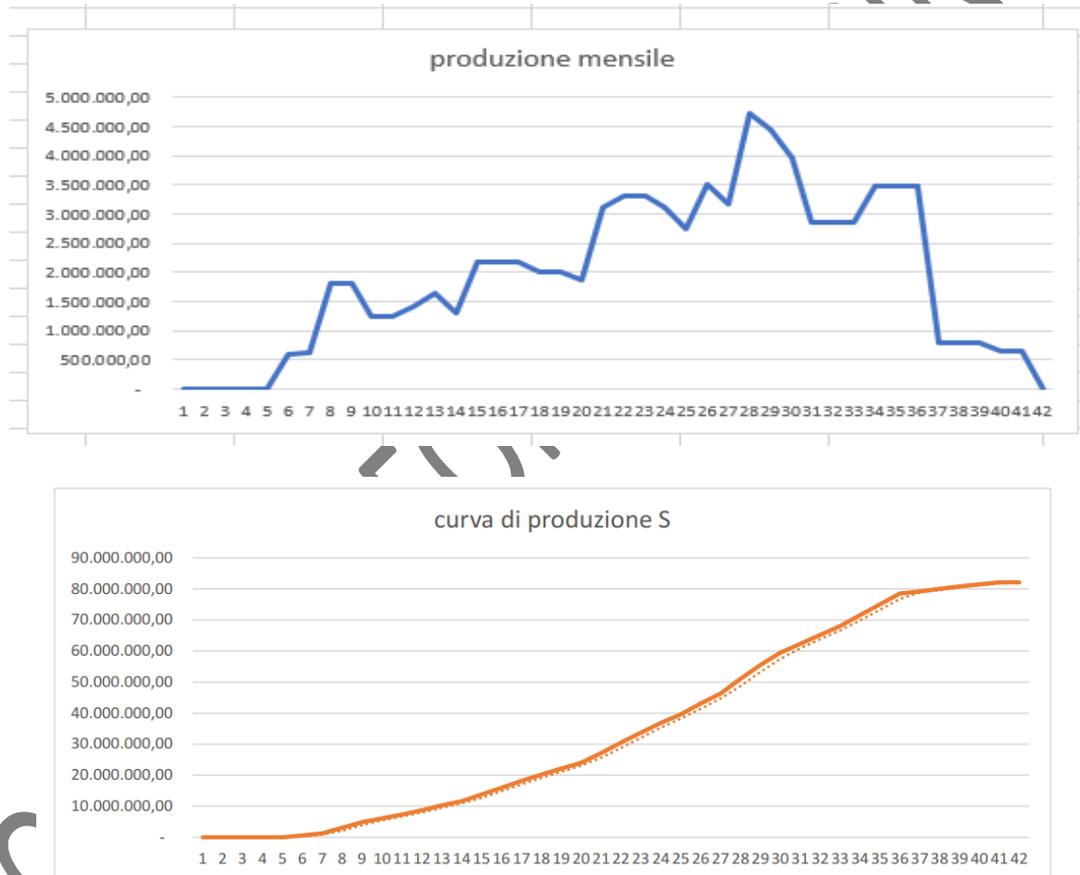
Viene fornito inoltre un pre-dimensionamento delle maestranze presenti nei cantieri sui cantieri oltre al relativo computo ed elenco prezzi sulla sicurezza. Ritenendo necessari inserire ulteriori indicazioni sui criteri di dimensionamento del cantiere base così come sugli uomini /giorno stimati, Le Sezioni ritengono sufficientemente sviluppati gli aspetti di cantierizzazione per il livello attuale di progettazione in parola.

Per quanto attiene il “cronoprogramma”, su richiesta della Commissione relatrice, la *Relazione illustrativa* è stata integrata con le seguenti indicazioni circa la tempistica:

“Il programma delle tempistiche realizzative dell’opera stradale prevede 39 mesi (pari a circa 1185 giorni) decorrenti dalla consegna dei lavori, comprensivi di 180 giorni per andamento meteo sfavorevole.

Le attività di realizzazione dell’opera stradale, saranno precedute dalle attività propedeutiche, cui si potrà dare corso immediatamente dopo l’approvazione del progetto esecutivo, consistenti nella acquisizione delle aree ed immobili, nella risoluzione delle interferenze (ove non connesse ai lavori principali), nella Bonifica da residui bellici”.

Oltre le durate delle attività, il cronoprogramma contiene correttamente anche la previsione di spesa che appare congrua e bilanciata come evidenziato dalla curva di produzione mensile e relativa curva dei costi cumulata “S” ricavata dai dati forniti.



Si evidenzia infine che il cronoprogramma inserito dovrebbe tener conto, oltre che le fasi realizzative, anche le tempistiche relative attività di progettazione, di approvazione e di affidamento così come previsto dall’art 18 punto b ultimo capoverso del Regolamento attuativo sopra citato.

PRIME INDICAZIONI E MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA E SALUTE DEI LUOGHI DI LAVORO

Il progetto in esame contiene una Relazione Piano di Sicurezza e Coordinamento, una Stima dei costi della sicurezza ed un Layout dei cantieri.

In particolare la stima dei costi della sicurezza, valutati in € 5.113.855,47, è stata effettuata con un vero e proprio computo metrico estimativo.

ASPETTI TECNICI ED ECONOMICI E FINANZIARI

Elaborati tecnici

Nel progetto in esame non è presente il *Capitolato speciale descrittivo e prestazionale del progetto preliminare*, che, ai sensi del vigente DPR 207/2010 (peraltro identicamente previsto anche nell'Allegato XXI al DLgs 163/2006 per le opere strategiche di Legge Obiettivo) che contiene:

- “a) l'indicazione delle necessità funzionali, dei requisiti e delle specifiche prestazioni che dovranno essere presenti nell'intervento in modo che questo risponda alle esigenze della stazione appaltante e degli utilizzatori, nel rispetto delle rispettive risorse finanziarie;*
- b) la specificazione delle opere generali e delle eventuali opere specializzate comprese nell'intervento con i relativi importi;*
- c) una tabella dei criteri e sub-criteri in cui l'intervento è suddivisibile, necessaria per l'applicazione della metodologia di determinazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa”.*

Costo sommario di spesa - Quadro economico

I documenti economici presentati appaiono congruenti al livello di progettazione secondo quanto previsto dagli articoli n. 16 e n. 22 del DPR n.207/2010 ancora vigenti, nonché all'allegato XXI, articoli da 1 a 7 del DLgs n. 163/2006 per la progettazione preliminare, così come indicato nella relazione illustrativa del progetto.

Pur non richiesto per una fase progettuale quale quella in esame, è presente nel progetto un *Elenco prezzi* con prezzi dedotti dal Prezzario ANAS 2020. Sono state elaborate anche 9 Analisi prezzi, delle quali 7 sono riferite al costo di essenze arboree, evidentemente non presenti nel Prezziario di riferimento.

Sulla base dei prezzi di Elenco è stato elaborato un vero e proprio Computo metrico estimativo che riporta un costo complessivo per lavori di € 82.141.181,62, di cui € 10.533.980,02 per lavori a misura e € 71.607.201,60 per lavori a corpo.

Il costo totale dell'intervento, riportato nel Quadro economico, è pari a € 127.234.752,19, di cui € 82.485.301,67 soggetti a ribasso, € 5.113.835,44 per Oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, € 25.315.602,92 per Somme a disposizione dell'amministrazione, oltre a € 14.147.194,69 per i c.d. Oneri di investimento.

La copertura finanziaria, come desumibile dalla *Relazione istruttoria* riportata in Premesse, deriva dai 134 Meuro resi disponibili con la sottoscrizione ad agosto 2017 dell'APQ Sicilia, da parte del MIT, dell'Agenzia per la Coesione, della Regione Siciliana e di ANAS Spa.

Il tracciato della nuova infrastruttura stradale, su una lunghezza complessiva di 16,670 Km, si sviluppa principalmente in rilevato e trincea per c.a. 16.562 ml (99,30%), ed il resto su un viadotto (Sasso L=118.3 ml pari al 0.71 %) e su un tratto in galleria artificiale (L=124.8 0.75%). Si rileva pertanto il costo unitario dell'infrastruttura che ammonta a c.a. 4.924.53 €/m se riferito ai soli lavori e a circa 7.633,38 €/ml se riferito all'importo totale dell'investimento.

L'importo soggetto a ribasso include oltre ai lavori, anche il "Monitoraggio ambientale ante operam" (€ 344.1220,05) e il "Protocollo di legalità" (€ 262.797,47). In merito a quest'ultimo, si osserva che lo stesso è previsto dal vigente Codice dei contratti (art. 194 del DLgs 50/2016) per affidamenti a Contraente generale che ne prevede il costo fra le "somme a disposizione". L'importo previsto per tale voce – ove richiesto per legge e confermato - dovrà essere giustificato, sia per quanto attiene la collocazione nel quadro economico, sia per quanto attiene la quantificazione, prima dell'avvio delle procedure per la scelta del contraente.

La voce a6 "oneri relativi alla sicurezza" il cui importo è stato quantificato in € 5.113.855,44 pari al 6.23% dei lavori, dovrà essere aggiornato alla luce degli approfondimenti richiesti e nei successivi livelli di progettazione.

Relativamente alle somme a disposizione, le Sezioni rilevano che alcune voci quali voce b6: "Fondo art. 113 c.2 D.Lgs 50/2016", voce b10: "Copertura assicurativa art. 24 c.4 DLgs 50/2016", e voce b21: "Costi sicurezza per apprestamenti COVID (a misura)" sono state omesse.

In particolare la voce b21 non è stata quantificata anche preliminarmente, mentre nella Relazione Piano di Sicurezza e Coordinamento è stato correttamente inserito un paragrafo dedicato alla analisi e valutazione rischio Covid 19.

Come anticipato, l'elaborato "Relazione PSC", di cui al documento n. T00SI00SICRE01, è correttamente aggiornato con le prescrizioni indicate nell'Allegato 7 "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 ai cantieri" di cui al DPCM del 26/04/2020. Si ritiene altresì necessario aggiornare la stima costi sicurezza con la stima dettagliata dei costi della sicurezza valutati in ottemperanza a tali disposizioni anche nel presente livello di progettazione.

Le Sezioni, infine, segnalano un aspetto rilevante legato alle problematiche geotecniche rilevate nel capitolo specifico, in particolare alla presenza di cavità che potrebbero presentarsi lungo il tracciato, la cui soluzione e messa in sicurezza potrebbero avere un notevole impatto economico. Appare pertanto opportuno individuare con la massima accuratezza l'estensione di tale aspetto geologico che potrebbe comportare notevoli scostamenti in termini programmatici ed economici.

VERIFICA E VALIDAZIONE DEL PROGETTO

Le Sezioni ricordano, infine, che il progetto dovrà essere verificato e validato prima di essere posto in gara, secondo il quadro normativo ad esso applicabile.

Tutto ciò premesso e considerato, le Sezioni, all'unanimità,

SONO DEL PARERE

che il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" dallo svincolo "Birgi" sulla A29 dir al collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza di Mazara del Vallo 1° Stralcio funzionale Marsala Sud – Mazara del Vallo, debba essere modificato e integrato nella presente fase progettuale e comunque prima dell'avvio delle procedure di scelta del contraente, sulla base delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di cui ai considerato che precedono.

**Regione Siciliana**

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
 Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
 www.regione.sicilia.it/beniculturali
 Posta certificata del Dipartimento:
dipartimento.beni.culturali@certmail.regione.sicilia.it

Servizio 20 Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

via Garibaldi, 95-97 – 91100 TRAPANI
 tel. 0923808111 – fax 092323423
sopritp@regione.sicilia.it
 www.regione.sicilia.it/beniculturali/soprintp
 Posta certificata della Soprintendenza:
sopritp@certmail.regione.sicilia.it

S20.4 Sezione per i Beni Archeologici (D.P.Reg. 27.06.2019 n. 12)

Dirigente: arch. Antonino MODICA (D.D.G. 19/08/2019 n. 3549)
 tel. 0923808231 (segreteria) - 0923808236
sopritp.uo4@regione.sicilia.it

Partita Iva 02711070827
 codice Fiscale 80012000826

Rif. nota: Rubrica Gen. Prot 1879 del 03/02/2022

TRAPANI Protocollo n. 2333/4^a del 10/02/2022

Posizione II.12.08.085 (citare nella risposta)

Oggetto: MARSALA – loc. Terrenove - Itinerario Gela-Agrigento-Trapani – SS 115 “Sud Occidentale Sicula”. Variante Trapani – Mazara del Vallo - I stralcio funzionale: Marsala Sud – Mazara del Vallo - Progetto definitivo - Verifica preventiva dell’interesse archeologico ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016 - Ditta ANAS S.p.A. Gruppo FS - Piano Indagini con sorveglianza archeologica – Autorizzazione archeologica

Notificata a mezzo PEC all’e-mail

anas@postacert.stradeanas.it
anas.VarianteTrapani@postacert.stradeanas.it
l.mupo@stradeanas.it
protocollo@pec.comune.marsala.tp.it
p.derudas@stradeanas.it

(non segue cartaceo – art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005)

All’ ANAS Spa – Gruppo FS italiane
 Via Monzambano, 10 - 00185 **ROMA**

e, per conoscenza

Al Commissario Straordinario , Ing. Raffaele Celia
 Responsabile Struttura Territoriale Sicilia – **PALERMO**

Al RUP Ing. Luigi Mupo
 Struttura Territoriale Sicilia – **PALERMO**

Al Sig. Sindaco di **MARSALA**

All’U.O. 3 - Sezione per i BB. Paesaggistici – **QUESTA SEDE**

In riscontro all’istanza prot. DPRL/CP/I/AA n. 62655 del 02.02.2022, relativa al progetto indicato in epigrafe ed al piano saggi con sorveglianza archeologica pervenuto,
VISTO il D.P.R. 30/08/1975, n. 637 che trasferisce alla Regione Siciliana le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti;
VISTA la L.R. 01/08/1977, n. 80 che regola la tutela dei Beni Culturali nella Regione Siciliana;
VISTO il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, approvato con D.Lgs. 22/01/2004, n. 42 e s.m.i.;
VISTO il PP dell’Ambito 2-3 della Provincia di Trapani, adottato con D.A. n. 6683 del 29.12. 2016;
RITENUTE condivisibili l’ubicazione e la tipologia dei saggi di controllo archeologico nella località Terrenove di Marsala, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, **autorizza**, ai sensi dell’art. 28 del citato Codice dei Beni Culturali, il progetto di verifica preventiva di che trattasi, come da parere prot. n. 7973/4 del 29.06.2020, approvando il piano saggi trasmesso formalmente, i quali verranno eseguiti nelle date 17 e 18 febbraio c.a. sotto il controllo del funzionario archeologo di questa Sezione per i Beni Archeologici con modalità da concordare per le vie brevi.

Dopo le risultanze archeologiche *“Il progetto definitivo dovrà sottoporsi alla preventiva autorizzazione di questa Soprintendenza la quale si esprimerà con un atto a contenuto ed efficacia plurimi risultando coinvolte diverse tipologie di beni culturali”*.

IL DIRIGENTE

(arch. Antonino Modica)



IL SOPRINTENDENTE

(arch. Girolama Fontana)

/Mamma

Reg. n. **155/2022**

Pag. I di I

Responsabile procedimento	arch. Antonino Modica	(se non compilato il responsabile è il Dirigente preposto al Servizio)
Stanza	19 Piano 2 Tel. 0923808231 (segreteria)	Durata procedimento 60 gg. (ove non previsto da leggi o regolamenti è di 30 giorni)
Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) – urpsopritp@regione.sicilia.it -		
Stanza	- Piano 1° Tel. 0923808231	Orario e giorni ricevimento Lunedì 10.00 – 13.00 - Mercoledì 15.30 – 17.30



Regione Siciliana

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
www.regione.sicilia.it/beniculturali
Posta certificata del Dipartimento:
dipartimento.beni.culturali@certmail.regione.sicilia.it

Servizio 20 Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

via Garibaldi, 95-97 – 91100 TRAPANI
tel. 0923808111 – fax 092323423
sopritp@regione.sicilia.it
www.regione.sicilia.it/beniculturali/soprintp
Posta certificata della Soprintendenza:
sopritp@certmail.regione.sicilia.it

Partita Iva 02711070827
codice Fiscale 80012000826

S20.4 Sezione per i Beni Archeologici (D.P.Reg. 27.06.2019 n. 12)

Dirigente: arch. Antonino MODICA (D.D.G. 19/08/2019 n. 3549)
tel. 0923808231 (segreteria) - 0923808236
sopritp.uo4@regione.sicilia.it

Rif. nota: Rubrica Gen. Prot 6665 del 04/06/2020

TRAPANI Protocollo n. 7973/4^a del 29/06/2020
Posizione II.12.08.085 (citare nella risposta)

Oggetto: MARSALA – MAZARA DEL VALLO - Itinerario Gela-Agrigento-Trapani – SS 115 “Sud Occidentale Sicula”. Variante Trapani – Mazara del Vallo. I stralcio funzionale: Marsala Sud – Mazara del Vallo - Progetto preliminare - Istanza di verifica preventiva dell’interesse archeologico ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016 - Ditta ANAS S.p.A. Gruppo FS

Notificata a mezzo PEC all’e-mail

anas@postacert.stradeanas.it

anas.sicilia@postacert.stradeanas.it

protocollo@pec.comune.marsala.tp.it

protocollo@pec.comune.mazaradelvallo.tp.it

(non segue cartaceo – art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005)

All’ ANAS Spa – Gruppo FS italiane
Via Monzambano, 10 - 00185 **ROMA**

e, per conoscenza

Al Sig. Sindaco di **MARSALA**

Al Sig. Sindaco di **MAZARA DEL VALLO**

Al R.U.P.Ing. Ettore De Cesbron De La Grennelais
ANAS Struttura territoriale Sicilia – **CATANIA**

All’U.O. 3 - Sezione per i BB. Paesaggistici – **QUESTA SEDE**

In riscontro all’istanza prot. DPRL/CP/PIC n. 273335 del 03.06.2020, relativa al progetto preliminare suindicato, **VISTO** il D.P.R. 30/08/1975, n. 637 che trasferisce alla Regione Siciliana le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti; **VISTA** la L.R. 01/08/1977, n. 80 che regola la tutela dei Beni Culturali nella Regione Siciliana; **VISTO** il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, approvato con D.Lgs. 22/01/2004, n. 42 e s.m.i.; **VISTO** il PP dell’Ambito 2-3 della Provincia di Trapani, adottato con D.A. n. 6683 del 29.12. 2016; **RITENUTO** che le opere in progetto nell’attraversare la località Terrenove (sito 22) sono suscettibili di intercettare beni culturali nel sottosuolo, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, **autorizza**, ai sensi dell’art. 28 del citato Codice dei Beni Culturali, il progetto di verifica preventiva di che trattasi alle seguenti condizioni:

- Nella predetta località Terrenove (tratta 8 – svincolo 5), anche contestualmente alle indagini geofisiche, dovranno eseguirsi un congruo numero di saggi archeologici preventivi da concordarsi, per numero e tipologia, con questo ufficio, che dovrà essere contattato con almeno 15 giorni di anticipo;
- Il progetto definitivo dovrà sottoporsi alla preventiva autorizzazione di questa Soprintendenza la quale si esprimerà con un atto a contenuto ed efficacia plurimi risultando coinvolte diverse tipologie di beni culturali.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, entro trenta giorni dalla data di ricezione, ricorso gerarchico ai sensi del DPR. 1199/1971 all’Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana ovvero, entro sessanta giorni, ricorso giurisdizionale.

IL DIRIGENTE
(arch. Antonino Modica)



Reg. n. **567/2020**

IL SOPRINTENDENTE
(dott. Riccardo Guazzelli)

/Mamma

Pag. 1 di 1

Responsabile procedimento	arch. Antonino Modica	(se non compilato il responsabile è il dirigente preposto al Servizio)
Stanza	19 Piano 2 Tel. 0923808231 (segreteria)	Durata procedimento 60 gg. (ove non previsto da leggi o regolamenti è di 30 giorni)
Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) – urpsopritp@regione.sicilia.it -		
Stanza	- Piano 1° Tel. 0923808231	Orario e giorni ricevimento Lunedì 10.00 – 13.00 - Mercoledì 15.30 – 17.30

**Regione Siciliana**

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
 Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
 www.regione.sicilia.it/beniculturali
 Posta certificata del Dipartimento:
 dipartimento.beni.culturali@certmail.regione.sicilia.it

Partita Iva 02711070827
 codice Fiscale 80012000826

Servizio 20 Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Trapani

via Garibaldi, 95-97 - 91100 TRAPANI
 tel. 0923808111 - fax 092323423
 sopritp@regione.sicilia.it
 www.regione.sicilia.it/beniculturali/soprintp
 Posta certificata della Soprintendenza:
 sopritp@certmail.regione.sicilia.it

S20.4 Sezione per i Beni Archeologici (D.P.Reg. 27.06.2019 n. 12)

Dirigente: arch. Antonino MODICA (D.D.G. 19/08/2019 n. 3549)
 tel. 0923808231 (segreteria) - 0923808236
 sopritp.uo4@regione.sicilia.it

Rif. nota: Rubrica Gen. Prot 1879 del 03/02/2022

TRAPANI Protocollo n. 2892 /4^a del 24 MAR. 2022
 Posizione II.12.08.085 (citare nella risposta)

Oggetto: MARSALA - loc. Terrenove - Itinerario Gela-Agrigento-Trapani - SS 115 "Sud Occidentale Sicula". Variante Trapani - Mazara del Vallo - I stralcio funzionale: Marsala Sud - Mazara del Vallo - Progetto definitivo - Verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 - Ditta ANAS S.p.A. Gruppo FS - Piano Indagini con sorveglianza archeologica - **Attestato**

Notificata a mezzo PEC all'e-mail
 anas@postacert.stradeanas.it
 anas.VarianteTrapani@postacert.stradeanas.it
 l.mupo@stradeanas.it
 protocollo@pec.comune.marsala.tp.it
 p.derudas@stradeanas.it
 (non segue cartaceo - art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005)

All' ANAS Spa - Gruppo FS italiane
 Via Monzambano, 10 - 00185 **ROMA**

e, per conoscenza

Al Commissario Straordinario, Ing. Raffaele Celia
 Responsabile Struttura Territoriale Sicilia - **PALERMO**

Al RUP Ing. Luigi Mupo
 Struttura Territoriale Sicilia - **PALERMO**

Al Sig. Sindaco di **MARSALA**

All'U.O. 3 - Sezione per i BB. Paesaggistici - **QUESTA SEDE**

In riscontro alla richiesta di sopralluogo per i saggi indicati in oggetto, prot. DPRL/CP/I/AA, n. 62655 del 02.02.2022, **VISTO** il D.P.R. 30.08.1975, n. 637 che trasferisce alla Regione Siciliana le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti;
VISTA la L.R. 01.08.1977, n. 80, che regola la tutela dei beni culturali nella Regione Siciliana;
VISTO il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, emanato col Decreto Legislativo 22.01.2004 n°42 e s.m.i.;
VISTO il PP dell'Ambito 2-3 della Provincia di Trapani, adottato con D.A. n. 6683 del 29.12. 2016;
VISTA l'autorizzazione archeologica prot. n. 2333/4 del 10.02.2022;
VISTA la comunicazione del calendario d'intervento, pervenuto con la nota che si riscontra;
VISTA la relazione del 17.02.2022 del funzionario archeologo di questo ufficio, riguardante le indagini archeologiche svolte, prot. n. 3167 del 23.02.2022;
 questa Soprintendenza, ai sensi dell'art. 28, comma 4, del citato Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio,

ATTESTA

che i saggi archeologici preventivi, effettuati nella località in epigrafe, hanno avuto esito negativo. Il progetto definitivo dovrà sottoporsi alla preventiva autorizzazione di questa Soprintendenza la quale si esprimerà con un atto a contenuto ed efficacia plurimi risultando coinvolte diverse tipologie di beni culturali.

IL DIRIGENTE
 (arch. Antonino Modica)

IL SOPRINTENDENTE
 (arch. Girolama Fontana)

Reg. n. /2022

Pag. 1 di 1

/Mammaia

Responsabile procedimento arch. Antonino Modica (se non compilato il responsabile è il dirigente preposto al Servizio)
 Stanza 19 Piano 2 Tel. 0923808231 (segreteria) Durata procedimento 60 gg. (ove non previsto da leggi o regolamenti è di 30 giorni)
 Ufficio Relazioni con il Pubblico (URP) - urpsopritp@regione.sicilia.it -
 Stanza - Piano 1° Tel. 0923808231 Orario e giorni ricevimento Lunedì 10.00 - 13.00 - Mercoledì 15.30 - 17.30