

Lista di controllo per la valutazione preliminare

(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

Lavori di ripristino mediante interventi sulle travi, solette, sostituzione degli appoggi e ripristino corticale dei pulvini e traversi del Viadotto Morello lungo la A19 "Palermo-Catania" – 2° e 3° stralcio

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II, punto/lettera	-----
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione. In particolare la modifica proposta riguarda una infrastruttura di cui all'Allegato II al punto 9 "Autostrade"
Allegato III, punto/lettera ____	-----
Allegato IV, punto/lettera t)	-----

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto è relativo agli interventi finalizzati al ripristino strutturale delle solette, delle travi, dei pulvini e delle pile del Viadotto Morello che insiste lungo l'Autostrada A19 Palermo – Catania dal km 106+825 al km 112+400 solo in direzione Catania.

Le parti d'opera interessate dagli interventi di manutenzione programmata risultano le seguenti:

- ⇒ 76 campate di impalcato del tipo "a 3 travi in c.a.p." (campate da 1 a 76);
- ⇒ 1 campata del by-pass tra le carreggiate (tra le pile 59 e 60);
- ⇒ 1 campata di scavalco ferroviario con impalcato a sezione mista acciaio-clc (campata 84);
- ⇒ 48 campate di impalcato del tipo "a 4 travi in c.a.p." – (campate da 77 a 125 ad esclusione della campata 84).

I lavori di manutenzione programmata prevedono quanto segue:

- 1) la completa demolizione dei soli impalcati del tipo "a tre travi in c.a.p." in carreggiata PA-CT (campate da 1 a 76) e la relativa sostituzione con nuovi impalcati a struttura mista acciaio-calcestruzzo al fine di conseguire l'adeguamento sismico e statico ai sensi delle NTC 2018 del tratto di viadotto in esame. **Le fondazioni, le pile ed i pulvini non verranno demoliti.**

L'obiettivo viene raggiunto attraverso la riduzione delle masse dell'impalcato e l'adozione di un sistema di isolamento degli impalcati con isolatori elastomerici di opportuna rigidità.

Inoltre, la soluzione progettuale prevede la riduzione del numero complessivo di giunti di dilatazione ed il collegamento delle campate di impalcato in soletta mediante l'introduzione della "catena cinematica" tra gli impalcati.

Nell'ambito del progetto è, inoltre, previsto il completamento del risanamento corticale dei calcestruzzi dei pulvini delle pile da 1 a 76 della carreggiata PA-CT, che sarà eseguito a valle dei lavori di demolizione degli impalcati.

- 2) Le buone condizioni che caratterizzano le strutture portanti degli impalcati del tipo "a quattro travi in c.a.p." delle campate da 77 a 125, riscontrate nel corso delle campagne di indagini diagnostiche eseguite e nel corso dei lavori eseguiti sulla carreggiata CT-PA (ad esclusione della campata 84 di scavalco ferroviario), hanno portato a prevedere solo interventi di manutenzione straordinaria (sostituzione di cordoli, barriere di sicurezza stradale, giunti, appoggi e pavimentazione)
- 3) Il by-pass tra le due carreggiate, attualmente si sviluppa su un'unica campata di impalcato ubicata tra le pile 59 e 60. Si prevede di incrementarne lo sviluppo attraverso la realizzazione di una campata aggiuntiva lato Palermo tra le pile 58 e 59.

Gli interventi sul viadotto Morello lungo la carreggiata in direzione Catania pur essendo unitaria da un punto di vista ambientale, verranno sviluppati in due stralci funzionali per esigenze connesse alla pianificazione economica e finanziaria degli investimenti condivisa con il Ministero competente.

4. Localizzazione del progetto

Il viadotto è localizzato lungo l'Autostrada Palermo-Catania in provincia di Enna

5. Caratteristiche del progetto

I lavori previsti nell'ambito del 2° Stralcio sono:

✓ **Campate da 55 a 76 - Impalcati a 3 travi:**

1. Asportazione barriere stradali, asportazione canaletta in VTR ancorata al cordolo interno, demolizione pavimentazione esistente e giunti;
2. Demolizione integrale impalcati esistenti e rimozione appoggi (cuscinetti in gomma armata);
3. Completamento del risanamento corticale all'estradosso dei pulvini e ricostruzione baggioli in c.a.;
4. Realizzazione nuovi impalcati in sezione mista acciaio calcestruzzo su isolatori elastomerici (adeguamento sismico del viadotto);
5. Stesa del manto protettivo di impermeabilizzazione estradosale della soletta d'impalcato;
6. Sistema di smaltimento acque di piattaforma formato da caditoie e pluviali di scarico a dispersione;
7. Rifacimento pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso (base 6 cm, usura 4 cm);
8. Nuove barriere stradali di classe BP-H4;

✓ **Campate di by-pass tra le due carreggiate tra pila 58 e pila 60 - Impalcati a 3 travi:**

9. Asportazione barriere stradali, demolizione pavimentazione esistente e giunti;

10. Demolizione integrale della campata esistente e rimozione appoggi (cuscinetti in gomma armata), previo "taglio" all'interfaccia con la campata di impalcato sulla carreggiata CT-PA cui attualmente è solidale;
11. Completamento del risanamento corticale all'estradosso dei pulvini e ricostruzione baggioli in c.a.;
12. Realizzazione di nuova pila in c.a. in corrispondenza delle pile n.58, necessaria al sostegno di una nuova campata per lo sviluppo del nuovo by-pass;
13. Realizzazione di due nuove campate di impalcato in sezione mista acciaio calcestruzzo, vincolate in direzione longitudinale alla nuova pila, prevedendo apparecchi di appoggio di tipo tradizionale (acciaio-teflon);
14. Stesa del manto protettivo di impermeabilizzazione estradosale della soletta d'impalcato;
15. Posa in opera di giunti di dilatazione longitudinale in gomma armata previo risanamento delle testate delle solette d'impalcato;
16. Rifacimento pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso (base 6 cm, usura 4 cm);
17. Posa in opera delle barriere amovibili in corrispondenza dei varchi all'interfaccia con le due carreggiate;

✓ **Campate da 77 a 125 esclusa la campata 84 di scavalco ferroviario - Impalcati a 4 travi:**

18. Asportazione barriere stradali, asportazione canaletta in VTR ancorata al cordolo interno, demolizione pavimentazione e rimozione dei giunti esistenti;
19. Demolizione e ricostruzione dei cordoli marginali per adeguarne le dimensioni e le caratteristiche strutturali ad accogliere le moderne barriere di sicurezza Bordo Ponte di Classe H4 e contestuale rinforzo della soletta d'impalcato attraverso posa in opera di uno strato aggiuntivo all'estradosso di betoncino reoplastico di spessore pari a 7 cm, debitamente armato, previa rimozione di 3 cm di calcestruzzo esistente;
20. Sostituzione apparecchi di appoggio in elastomero armato previo inghisaggio ai pulvini di mensole in acciaio per posizionamento dei martinetti e successivo sollevamento delle campate;
21. Posa in opera dei nuovi giunti di dilatazione in gomma armata previo risanamento delle testate delle solette d'impalcato;
22. Nuovo sistema di smaltimento acque di piattaforma formato da caditoie e pluviali di scarico a dispersione;
23. Rifacimento del manto protettivo di impermeabilizzazione estradosale della soletta d'impalcato;
24. Rifacimento pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso (base 6 cm, usura 4 cm); 8. nuove barriere stradali BP-H4.

✓ **Campata 84 di scavalco ferroviario:**

25. Asportazione barriere stradali, asportazione canaletta in VTR ancorata al cordolo interno, demolizione pavimentazione e rimozione dei giunti esistenti;
26. Demolizione e ricostruzione dei cordoli marginali per adeguarne le dimensioni e le caratteristiche strutturali ad accogliere le moderne barriere di sicurezza Bordo Ponte di Classe H4 e contestuale rinforzo della soletta d'impalcato attraverso posa in opera di uno strato aggiuntivo all'estradosso di betoncino reoplastico di spessore pari a 7 cm, debitamente armato, previa rimozione di 3 cm di calcestruzzo esistente;
27. Formazione di ritegni sismici trasversali e longitudinali costituiti da blocchi in c.a. ancorati ai pulvini, su cui disporre cuscinetti in elastomero armato di contrasto alle travi in acciaio;

28. Sostituzione apparecchi di appoggio esistenti in acciaio con appoggi del tipo a disco elastomerico confinato previo inghisaggio ai pulvini di telai in acciaio per posizionamento dei martinetti e sollevamento della campata;
29. Posa in opera dei nuovi giunti di dilatazione in gomma armata previo risanamento delle testate delle solette d'impalcato ed adeguamento della larghezza dei varchi;
30. Nuovo sistema di smaltimento acque di piattaforma formato da caditoie e pluviali di scarico a dispersione;
31. Rifacimento del manto protettivo di impermeabilizzazione estradossale della soletta d'impalcato;
32. Rifacimento pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso (base 6 cm, usura 4 cm);
33. Posa in opera nuove barriere stradali BP-H4 e nuove reti di protezione.

I lavori previsti nell'ambito del 3° Stralcio sono:

- ✓ **Campate da 1 a 54 in direzione CT - Impalcati a 3 travi (uguale da n.1 a n.8):**
 34. Asportazione barriere stradali, asportazione canaletta in VTR ancorata al cordolo interno, demolizione pavimentazione esistente e giunti;
 35. Demolizione integrale impalcati esistenti e rimozione appoggi (cuscinetti in gomma armata);
 36. Completamento del risanamento corticale all'estradosso dei pulvini e ricostruzione baggioli in c.a.;
 37. Realizzazione nuovi impalcati in sezione mista acciaio calcestruzzo su isolatori elastomerici (adeguamento sismico del viadotto);
 38. Stesa del manto protettivo di impermeabilizzazione estradossale della soletta d'impalcato;
 39. Sistema di smaltimento acque di piattaforma formato da caditoie e pluviali di scarico a dispersione;
 40. Rifacimento pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso (base 6 cm, usura 4 cm);
 41. Nuove barriere stradali di classe BP-H4;
- ✓ **Campate da 1 a 125 in direzione PA (escluso campata 84):**
 42. Formazione di ritegni sismici trasversali in c.a. all'estradosso dei pulvini inghisati agli stessi con barre in acciaio;
 43. Sostituzione apparecchi di appoggio in elastomero armato previo inghisaggio ai pulvini di mensole in acciaio per posizionamento dei martinetti e successivo sollevamento delle campate;
- ✓ **Campata 84 di scavalco ferroviario in direzione PA:**
 44. Formazione di ritegni sismici trasversali e longitudinali costituiti da blocchi in c.a. ancorati ai pulvini, su cui disporre cuscinetti in elastomero armato di contrasto alle travi in acciaio;
 45. Sostituzione apparecchi di appoggio esistenti in acciaio con appoggi del tipo a disco elastomerico confinato previo inghisaggio ai pulvini di telai in acciaio per posizionamento dei martinetti e sollevamento della campata.

In definitiva bisogna evidenziare che il viadotto sarà oggetto di opere di consolidamento solo delle strutture esistenti senza la necessità di alcuna demolizione ad esclusione delle sole campate dalla 1 alla 76 della carreggiata PA-CT (tratto in verde nelle cartografie allegate).

Restano, quindi, del tutto inalterate tutte le condizioni attuali perché non è previsto alcun aumento del traffico e le strutture del viadotto restano immutate.

Anche in fase di cantiere non vi sono impatti diversi da un comune cantiere edile in quanto i lavori saranno solo sulle strutture in elevazione e si utilizzeranno, per le

aree di cantiere piste ed aree già utilizzate per la realizzazione dell'autostrada o aree intercluse tra l'autostrada e la viabilità asfaltata presente.
Tenuto conto che queste aree sono ggi in stato di abbandono o dedicate alla coltura del grano il progetto prevede un impatto positivo in quanto le aree degradate a fine lavori saranno rinaturalizzate e quelle dedicate a grano saranno restituite al proprietario per continuare la sua attività agricola.
Si ritiene, quindi, che il presente progetto non rientra nelle categorie di cui ai commi 6 e 7 dello stesso articolo 6.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	-----
<input type="checkbox"/> VIA	-----
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	-----
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/>	-----
Altre Autorizzazioni	-----

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno in aree di questa tipologia.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno di aree di questa tipologia
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno di aree di questa tipologia
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno di aree di questa tipologia
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno in aree di questa tipologia
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno in aree di questa tipologia
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il Viadotto ricade in parte sulle fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 lett c del D.Ls 42/04) per cui sarà necessario acquisire il parere della competente Soprintendenza
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sito non ricade neppure parzialmente in Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sito non ricade neppure parzialmente in siti contaminati
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (EX.R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area è soggetta solo parzialmente a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D n° 3267/1923 per il quale si renderà necessario acquisire il parere del competente Ispettorato Forestale

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Viadotto non ricade all'interno in aree di questa tipologia L'attraversamento del corso d'acqua avviene ad altezze molto elevate in relazione alle onde di piena
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in zona sismica 2
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sito è un infrastruttura stradale ma non rientra tra altre tipologie di aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione: Il progetto non modificherà l'attuale assetto del territorio in quanto si tratta solo di opere di manutenzione straordinaria e non vi sarà alcuna modifica all'attuale ubicazione ed architettura del viadotto.</i></p>		<p><i>Perché: Non sono previsti impatti ambientali significativi e negativi, considerato che si tratta solo di opere di manutenzione straordinaria e non vi sarà alcuna modifica all'attuale ubicazione, nessuna nuova occupazione di suolo (le piste di cantiere aggiuntive saranno ripristinate a fine lavori e comunque saranno senza asfalto e, quindi, permeabili), nessuna modifica al paesaggio in quanto il viadotto manterrà le pile e le spalle esistenti e, quindi, la stessa conformazione architettonica.</i></p> <p>Sono, invece, previsti impatti ambientali positivi in relazione al fatto che si realizza un'infrastruttura più sicura ed efficiente che avrà bisogno di una manutenzione decisamente inferiore.</p> <p>Vengono, inoltre, eliminati i fenomeni di congestione del traffico legati al fatto che da tempo il transito lungo il viadotto avviene con frequenti interruzioni o in un'unica carreggiata, con un notevole miglioramento del clima acustico e forte riduzione della produzione di polveri.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: L'intervento non comporta utilizzo di risorse naturali.</i></p>		<p><i>Perché: Il progetto non prevede l'utilizzo di risorse naturali con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili. Non vi sarà alcuna ulteriore sottrazione di suolo poiché il viadotto è esistente e le spalle e le pile sono state già realizzate.</i></p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che po-	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>trebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><i>Descrizione: Il progetto non comporta l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.</i></p> <p><i>Gli unici materiali che verranno prodotti e trasportati sono i materiali provenienti dalla demolizione delle campate che verranno conferiti a siti di recupero autorizzati.</i></p> <p><i>Non vi sarà produzione di Terre e rocce da scavo da conferire fuori dal cantiere perché i materiali scavati saranno riutilizzati in situ per la rinaturalizzazione delle aree di cantiere.</i></p>	<p><i>Perché: Il progetto non prevede emissioni di sostanze nocive né per la salute umana, né per l'ambiente in fase di esercizio anzi l'eliminazione dell'attuale condizione di limitata utilizzabilità dell'infrastruttura eviterà i costanti fenomeni di congestione del traffico con enormi benefici rispetto alla situazione attuale in termini di diminuite emissioni di polveri, PM10-PM2,5, gas clima alteranti, rumore e vibrazione e soprattutto migliorerà l'utilizzo dell'infrastruttura diminuendo il rischio di incidenti e di manutenzione.</i></p> <p><i>In fase di realizzazione le uniche emissioni potenzialmente dannose sono quelle sonore e le polveri ma il cantiere ha gli ingressi direttamente sulla Autostrada ed i mezzi non interferiscono con ricettori sensibili e/o nuclei/centri abitati.</i></p> <p><i>La modifica progettuale prevede solo la produzione di materiale da demolizione che saranno gestiti presso siti di recupero autorizzati.</i></p>
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione: La modifica progettuale comporta solo la produzione di materiali da demolizione che saranno gestiti presso siti di recupero autorizzati.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché: La modifica progettuale prevede la produzione di materiale da demolizione che sarà gestito presso siti di recupero autorizzati. Il trasporto non comporta impatti in quanto l'accesso al cantiere avviene direttamente dall'Autostrada</i></p>
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione: La modifica progettuale prevede la diminuzione della produzione di inquinanti di sostanze tossiche, nocive in atmosfera rispetto alla situazione attuale in quanto risolve l'annosa congestione del traffico dovuto alla non piena utilizzabilità dell'infrastruttura</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché: La modifica progettuale prevede la diminuzione della produzione di inquinanti di sostanze tossiche, nocive in atmosfera rispetto alla situazione attuale in quanto risolve l'annosa congestione del traffico dovuto alla non piena utilizzabilità dell'infrastruttura con enormi benefici ambientali in termini di riduzione della produzione di polveri ed emissioni di inquinanti</i></p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione: la proposta modifica non genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche in più rispetto alla situazione attuale</i></p>		<p><i>Perché: la modifica proposta è decisamente migliorativa in quanto il cantiere ha gli ingressi direttamente sulla Autostrada. Il progetto in fase di esercizio non prevede emissioni di sostanze nocive né per la salute umana, né per l'ambiente in più rispetto alla situazione attuale, anzi l'eliminazione dell'attuale scarsa utilizzabilità dell'infrastruttura eviterà i costanti fenomeni di congestione del traffico con enormi benefici in termini di diminuite emissioni di polveri, PM10-PM2,5, gas clima alteranti, rumore e vibrazione. Anche la minore necessità di future manutenzioni comporterà un impatto positivo sulle componenti ambientali</i></p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione: Il progetto non comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare rispetto alla situazione attuale</i></p>		<p><i>Perché: Il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti ed il rischio di incidenti viene diminuito. Il progetto non comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare, anzi diminuendo il rischio di incidenti avrà un effetto positivo</i></p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>Descrizione: la probabilità di incidenti è minore rispetto alla situazione attuale in quanto si eliminerà un imbuto legato alle continue necessità manutentive che è causa di frequenti incidenti</i></p>		<p><i>Perché: la probabilità di incidenti è minore rispetto alla situazione attuale in quanto si eliminerà un imbuto legato alle continue necessità manutentive che è causa di frequenti incidenti. Anche la maggiore efficienza dell'infrastruttura ridurrà il rischio di incidenti</i></p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione: Il Viadotto non ricade in nessuna area protetta.</i></p>		<p><i>Perché: Il Viadotto non ricade in nessuna area protetta. Il corso d'acqua attraversato è un corridoio ecologico ma le opere non interferiscono con la sua funzione ecologica in quanto anche in fase di cantiere non verrà interessato dai lavori ed i guadi provvisori per la realizzazione di alcune piste di cantiere aggiuntive e provvisorie avverranno sempre senza interrompere il normale deflusso idrico superficiale, né verrà mai interferita la vegetazione riparia, considerato che gli stessi sono stati ubicati sempre in tratti di fiume già artificializzato e comunque sempre in assenza di qualunque vegetazione riparia (vedi documentazione fotografica allegata).</i></p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: Le opere in progetto non interessano zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione</i></p>		<p><i>Perché: Le zone/aree sensibili da un punto di vista ecologico quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione sono a distanza elevata e tali da non poter essere interferite nemmeno indirettamente dalla modifica progettuale proposta.</i> <i>Per quanto riguarda il corridoio ecologico vale quanto detto nel punto precedente.</i> <i>In ogni caso siamo all'interno di un asse stradale di primaria importanza e quindi non ci sono in termini di rumore ed aria impatti diversi da quelli già presenti.</i></p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sot-</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
terranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: Il viadotto evidentemente interessa il reticolo idrografico superficiale e nell'area è presente un'importante falda freatica di sub alveo</i>		<i>Perché: Il viadotto evidentemente interessa il reticolo idrografico superficiale e nell'area è presente un'importante falda freatica di sub alveo ma non si realizzeranno opere di fondazioni in quanto le spalle e le pile resteranno quelle esistenti. Le lavorazioni interesseranno solo le opere in elevazione e queste non potranno interferire minimamente né con il reticolo idrografico, né con la falda. Anche le piste di cantiere suppletive e temporanee a quelle già esistenti non avranno alcuna interferenza né con il reticolo idrografico superficiale né con quello sotterraneo</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: L'area è parte integrante della Autostrada Palermo-Catania</i>		<i>Perché L'area è parte integrante della Autostrada Palermo-Catania e gli effetti sul traffico possono essere valutati solo positivamente in quanto si eliminano i frequenti fenomeni di congestione del traffico riducendo sensibilmente l'impatto acustico e le emissioni di inquinanti in atmosfera. Anche le minori necessità manutentive comportano un impatto positivo</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il viadotto risulta visibile.</i>		<i>Perché: Gli effetti sul paesaggio sono inesistenti in quanto si tratta di opere di manutenzione straordinaria di un'infrastruttura esistente che manterrà intatto il suo assetto architettonico e, quindi, non ci sarà alcuna modifica al paesaggio ed alla percezione visiva.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Non vi sarà alcuna perdita di suolo in quanto il viadotto è esistente e si tratta solo di opere di manutenzione straordinaria</i>		<i>Perché: La modifica sarà realizzata nello stesso sito del viadotto esistente e non vi sarà alcuna sottrazione di suolo perché le pile e le spalle sono state già realizzate da decenni.</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: non ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto</i>		<i>Perché: non ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: L'area oggetto degli interventi è esterna a zone densamente abitate o antropizzate ma si tratta solo di zone adibite ad agricoltura per la produzione di grano</i>		<i>Perché: Vista la notevole distanza, non sono possibili impatti di nessun tipo su aree densamente abitate o antropizzate</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: L'area di progetto non interessa ricettori sensibili di nessun tipo</i>		<i>Perché: Non sono possibili impatti di nessun tipo su ricettori sensibili che si trovano a distanze elevate e tali da non essere interferite dal rumore e dalla produzione di polveri provenienti dal cantiere.</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione: Il reticolo idrografico superficiale e la falda freatica presenti non vengono interferite dai lavori. E' presente nelle immediate vicinanze del viadotto un'azienda agrituristica.</i></p>		<p><i>Perché: Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità quali aree boscate, zone di pesca, estrattive che possano essere interferite negativamente. Il reticolo idrografico superficiale e la falda freatica presenti non vengono interferite dai lavori. E' presente nelle immediate vicinanze del viadotto un'azienda agrituristica che convive senza problemi con l'infrastruttura da decenni trovandosi a quote decisamente inferiori alla sede stradale. In fase di cantiere sarà salvaguardata con la messa in opera di una barriera fonoassorbente con funzioni anche di contenimento delle polveri. In fase di esercizio nulla cambierà in termini di impatto acustico ed emissioni in atmosfera rispetto alla situazione attuale in relazione al fatto che il volume di traffico veicolare leggero e pesante non subirà modifiche di nessun tipo</i></p>	
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: Nell'area di progetto e in quelle limitrofe non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale</i></p>		<p><i>Perché: Le zone soggette a inquinamento o danno ambientale sono molto distanti e non possono essere interferite dai lavori in progetto</i></p>	
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione: non ci sono progetti esistenti/approvati nelle vicinanze che possono interferire con il presente progetto</i>		<i>Perché: non ci sono effetti cumulativi di alcun tipo e le opere in progetto servono solo a migliorare l'efficienza dell'infrastruttura esistente</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il progetto non determina effetti di natura transfrontaliera</i>		<i>Perché: il progetto non determina effetti di natura transfrontaliera</i>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala Formato	Nome file
1	Rapporto ambientale	n/a	T00IA00AMBRE01A_Relazione_ambientale.pdf
2	Carta ecosistemi e fisionomie vegetazionali	1/10.000	T00IA00AMBCT02A_Ecosistemi.pdf
3	Carta degli Habitat, Rete Natura 2.000, Parchi e Riserve	1/10.000	T00IA00AMBCT03A_Aree_protette.pdf
4	Carta dei dissesti PAI	1/10.000	T00IA00AMBCT04A_PAI_dissesti.pdf
5	Carta pericolosità PAI	1/10.000	T00IA00AMBCT05A-PAI_pericolosità.pdf
6	Carta Rete ecologica	1/10.000	T00IA00AMBCT07A_Rete_ecologica.pdf
7	Carta Beni Paesaggistici	1/10.000	T00IA00AMBCT06A_Beni_paesaggistici.pdf
8	Carta Forestale e vincolo Idrogeologico	1/10.000	T00IA00AMBCT01A_Vinvolo_idrogeologico.pdf
9	Documentazione fotografica	n/a	T00IA00AMBF001A_Doc_fotografica.pdf
--	Elaborati V. Morello 2° Stralcio		
10/1	Relazione Tecnica Generale	A4	T00EG00GENRE01A_Relazione_M2.pdf
11/2	Corografia di inquadramento generale	A0 1:25.000	T00EG00GENCO01A_Corografia_M2.pdf
12/3	Relazione di compatibilità dei guadi con regime F. Morello in fase di esecuzione lavori	A4	T00ID00IDRRE01A_Guadi_M2.pdf
13/4	Planimetria di progetto con indicazione degli interventi	A0 1:2.000	T00PS00TRAPL01A_Planimetria_M2.pdf
14/5	Sezioni tipo – Carreggiata PA-CT	A0 varie	T00PS00TRAST01A_Sezioni_M2.pdf
15/6	Planimetria delle demolizioni e rimozioni	A0+ 1:2.000	T00VI00STRPL01A_Demolizioni_M2.pdf

16/7	Relazione cantierizzazione	A4	T00CA00CANRE01A_Cantierizzazione_M2.pdf
17/8	Relazione gestione delle materie	A4	T00CA00CANRE02A_Gestione_materie_M2.pdf
18/9	Relazione ambientale di cantierizzazione	A4	T00CA00CANRE03A_Rel_Ambientale_M2.pdf
19/10	Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti	A4	T00CA00CANRE04A_Utilizzo_rifiuto_M2.pdf
20/11	Ecosistemi e livelli di tutela	A0 1:1.500	T00CA00CANPL02A_Ecosistemi_M2.pdf
21/12	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 1/2	A0 varie	T00CA00CANPE01A_Viabilità1_M2.pdf
22/13	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 2/2	A0 varie	T00CA00CANPE02A_Viabilità2_M2.pdf
23/14	Layout Funzionale Cantiere Base CB_01 e Deposito Temporaneo DEP_01	A0 varie	T00CA00CANLF01A_Layout_cantiere_M2.pdf
24/15	Misure di Mitigazione: Agriturismo Deodato	A1 varie	T00CA00CANDI01A_Mitigazioni_M2.pdf
25/16	Planimetria generale interventi di rinaturalizzazione aree e piste di cantiere	A0 1:2.000	T00CA00CANPL03A_Rinaturalizzazioni_M2.pdf
26/17	Analisi Ambientale Iniziale	A4	T00CA00CANET01A_Analisi_Ambientale_M2.pdf
--	Elaborati V. Morello 3° Stralcio		
27/1	Relazione Tecnica Generale	A4	T00EG00GENRE01A_Relazione_M3.pdf
28/2	Corografia di inquadramento generale	A0 1:25.000	T00EG00GENCO01A_Corografia_M3.pdf
29/3	Planimetria di progetto con indicazione degli interventi	A0 1:2.000	T00PS00TRAPL01A_Planimetria_M3.pdf
30/4	Planimetria delle demolizioni e rimozioni	A0+ 1:2.000	T00VI00STRPL01A_Demolizioni_M3.pdf
31/5	Relazione Cantierizzazione	A4	T00CA00CANRE01A_Cantierizzazione_M3.pdf
32/6	Relazione Gestione Materie	A4	T00CA00CANRE02A_Gestione_Materie_M3.pdf
33/7	Relazione ambientale di cantierizzazione	A4	T00CA00CANRE03A_Rel_Ambientale_M3.pdf
34/8	Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti	A4	T00CA00CANRE04A_Utilizzo_rifiuto_M3.pdf
35/9	Campagna di indagini ambientali	A0 varie	T00CA00CANPU01A_Indagini_ambientali_M3.pdf
36/10	Layout Funzionale Cantiere Base CB_01	A0 varie	T00CA00CANLF01A_Layout_cantiere_M3.pdf
37/11	Layout Funzionale Deposito temporaneo DEP_01	A0 varie	T00CA00CANLF02A_Layout_deposito_M3.pdf
38/12	Planimetria generale interventi di rinaturalizzazione aree e piste di cantiere	A0 1:2.000	T00CA00CANPL02A_Rinaturalizzazioni_M3.pdf
39/13	Analisi Ambientale Iniziale	A0 varie	T00CA00CANET01A_Analisi_ambientale_M3.pdf

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Carlo Piraino
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.