



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

* * *

Parere n. 345 del 26 ottobre 2022

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09).</i></p> <p><i>Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)</i></p> <p>IDVIP 8228</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

PREMESSO che:

- la Società Anas S.p.A (di seguito Proponente) con nota prot. 134351 del 3/03/2022, acquisita al prot. MiTE-42236 del 01/04/2022, ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di verifica di variante ai sensi dell'art. 169 comma c 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, per quanto applicabile all'art. 216, comma 27 del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento - *Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)*;
- In riscontro alla richiesta di perfezionamento degli atti, da parte della Divisione, Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi *Divisione*), inviata con nota MITE-49187 del 21/04/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi *Commissione*) con prot. n. CTVA-2505 del 22/04/2022, il Proponente ha trasmesso la documentazione richiesta con nota CDG 278040 del 2/05/2022, acquisita con prot. MiTE-56149 del 6/5/2022 e CTVA-2616 del 2/05/2022;
- La Divisione con nota prot.n. MiTE/71219 in data 8/06/2022, acquisita con prot.n. CTVA-3736 in data 8/06/2022, ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale allegata per l'avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata.

PRESO ATTO che relativamente al progetto "*Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19*":

- il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, n. 85 del 24 settembre 2008 di esito positivo con prescrizioni relativo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ex artt. 165 e 183, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sul Progetto Definitivo "Itinerario Agrigento - Caltanissetta - Al 9 SS640 di Porto Empedocle. Ammodernamento ed adeguamento alla cat.B del D.M 05.11.2001 - 2° tratto dal km44+000 allo svincolo con la A19";
- la Delibera CIPE n. 37 del 26 giugno 2009 di approvazione del Progetto Definitivo e contestuale accertamento della compatibilità ambientale la Determina Direttoriale, prot. DVA-2012-22129 del 17 settembre 2012 di esito positivo con prescrizioni, espressa sulla base del parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, n. 1029 del 3 agosto 2009 relativo alla procedura di Verifica di Attuazione - Macrofase 1, ai sensi dell'ex art. 185, comma 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. sul Progetto Esecutivo "Ammodernamento ed adeguamento alla categoria B del D.M 05/11/2001, 2° tratto dal km 44+400 allo svincolo con la AJ9. "Agrigento Caltanissetta - Al 9 SS 640 di Porto Empedocle ";
- la nota prot. CPA-0003308-P del 21/01/2015, trasmessa a questa Direzione Generale dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con nota prot. CTVA- 2015-341 del 03/02/2015, acquisita al prot. DVA-2015-3080 del 04/02/2015, con la quale la Società ANAS S.p.a. ha trasmesso l'istanza ai sensi dell'art.169, del D.Lsg. 163/2006 e ss.mm.ii. - Varianti, in merito alla proposta di Variante in corso d'opera relativa alla cantierizzazione dell' "Itinerario Agrigento-Caltanissetta-Al 9: Tratto dal Km 44+400 allo svincolo con la Al 9 - Impianto di calcestruzzi Cannemaschi" apportata al fine di integrare la fornitura di calcestruzzo a servizio delle opere previste per la realizzazione del secondo lotto della SS 640 di Porto Empedocle in quanto "consente di aggregare alla cantierizzazione del lotto 2, l'area di pertinenza dell'impianto di calcestruzzi di Cannemaschi, per il tempo necessario alla realizzazione delle opere maggiori e di alcuni interventi minori nel tratto iniziale del lotto, fino alla progressiva 4+500 (Viadotto Giulfo).

ID VIP 8228- Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)

- il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS n. 1748 del 20 marzo 2015, acquisito al prot. DVA-2015-8653 del 30 marzo 2015 e l'allegato al provvedimento prot. DVAD-DEC-2015-0000079 del 2/04/2015 che hanno determinato la sussistenza delle condizioni per l'approvazione della proposta di variante nell'ambito del progetto Esecutivo *Ammodernamento ed adeguamento alla categoria B del D.M 05/11/2001, 2° tratto dal km 44+400 allo svincolo con la A19. "Agrigento Caltanissetta - A19 SS 640 di Porto Empedocle*;
- il progetto definitivo dell'opera è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica con la Deliberazione n. 37 del 26/06/2009 pubblicata sul Supplemento ordinario n. 14 alla Gazzetta Ufficiale del 21/01/2010 con oggetto "Deliberazione 26 giugno 2009 Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 adeguamento a quattro corsie della SS 640 «Di Porto Empedocle»- tratto dal km 44+000 al km 74+300 (svincolo A19). (Deliberazione n. 37/2009);
- il progetto esecutivo dell'opera è stato successivamente approvato dall'Amministratore Unico dell'ANAS Spa con determinazione n. 95 del 30.12.2011 e sottoposto alla procedura di Verifica dell'Attuazione ai sensi dell'art.185 conseguita con il provvedimento MATTM prot. DVA-2012-0022129 del 17/09/12 - Determina di approvazione della verifica di attuazione ed ottemperanza del progetto esecutivo.
- con D.P.C.M. in data 20/04/2021, registrato alla Corte dei Conti il 20/05/2021, è stato nominato l'ing. Raffaele Celia, attuale Responsabile Anas della Struttura Territoriale Sicilia, Commissario Straordinario per "l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, approvazione dei progetti, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi da attuare anche per fasi funzionali per l'adeguamento a 4 corsie della S.S. n. 640 "Strada degli Scrittori" nel tratto dal Km 44+400 allo svincolo con l'A19. In particolare, superamento criticità determinate dalla ridotta produzione in cantiere da parte del Contraente Generale, essendo già scaduto il tempo utile contrattuale".
- con riferimento ai lavori in corso, è stata manifestata la necessità di una Perizia di Variante e Suppletiva (PVT n°4) in relazione a motivazioni diverse a seconda dei singoli capitoli di variante;
- è attualmente in corso la Verifica di Attuazione- Macrofase 2, ai sensi dell'art. 185, comma 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa *Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n134351 del 3/03/1022;

Per quanto riguarda l'oggetto delle varianti al progetto esecutivo:

Lungo l'itinerario Agrigento-Caltanissetta fino all'innesto con l'autostrada A19 Palermo-Catania, è in corso l'intervento di adeguamento della S.S. 640 "Strada degli Scrittori" (già "di Porto Empedocle") a 4 corsie, suddiviso secondo due distinti lotti funzionali:

- Il primo lotto, che si sviluppa nel territorio della Provincia di Agrigento per circa 34 km dal Km 9+800 al Km 44+400 della SS 640, è stato completato ed aperto al traffico nel marzo 2017;

- Il secondo lotto, che si sviluppa nel territorio della provincia di Caltanissetta per una estensione di circa 28 km dal Km 44+400 della SS 640 allo svincolo con l'Autostrada A19, è attualmente in corso di costruzione, con circa 20 km già aperti al traffico in configurazione provvisoria.

Il secondo lotto, oggetto della presente istanza ed ancora in corso di realizzazione, è stato inserito tra gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

Le variazioni progettuali elaborate sono riassunte in Tabella 1, con riferimento ai capitoli del progetto di variante corrispondenti ai diversi e variati lavori previsti,

Elaborato	DESCRIZIONE
V01 - V01.1	BYPASS - VARIANTE GALLERIA CALTANISSETTA
V01 - V01.3	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MODIFICA IMBOCCO LATO A19
V03	REGIA TRAZZERA - CONTRADA COZZO GARLATTI - FORTOLESE
V04	ADEGUAMENTO IMPIANTI G.N. CALTANISSETTA - D.LGS 264/2006
V05 - V05.1	ROTATORIA SVINCOLO A19
V06	DEMOLIZIONE DEL VIADOTTO SAN GIULIANO SULLA SS. 640
V08	VIA BORREMANS
V09	DEVIAZIONI PROVVISORIE
V12	ACCESSI NON PREVISTI
V13	PROLUNGAMENTO TRONCO 42
V15	VARIANTE SVINCOLO CALTANISSETTA SUD
V16	NUOVO PONTE SAN GIULIANO
V19	ADEGUAMENTO IMPIANTI GALLERIA PAPAZZO - DLG. 264/2006
V25	SISTEMAZIONI IDRAULICHE IMPLUVI
V26	PROCEDURE ESPROPRIATIVE
V28	MONITORAGGI AMBIENTALI
V30	INTERFERENZE

Tabella 1: Varianti oggetto di verifica

Il Proponente ritiene che *“la presente variante abbia tutti i requisiti previsti da tale normativa (art. 169 co 3 e 4 D. Lgs. 163/2006) per essere approvata direttamente da Anas, infatti, il progetto della presente variante è limitato esclusivamente a localizzati interventi necessari a risolvere alcune criticità manifestatesi durante i lavori”*. (Elab. V_9-00 Relazione preliminare ambientale)

Il proponente non ha definito se le varianti sono localizzative o non localizzative; pertanto, la Commissione, al fine di procedere con la verifica delle varianti di cui sopra, ha avuto l'onere di definirle, in funzione del fatto che la modifica progettuale ricadesse o meno all'interno del “corridoio urbanistico”, come individuato dal Progetto Preliminare approvato.

Per ciascuna opera di variante, il proponente ne ha riportato una sintetica esposizione con le relative analisi di componenti ambientali e le valutazioni sulla presenza o meno di impatti negativi e sulla loro significatività.

VARIAZIONI PROGETTUALI

Variante By-pass e imbocco lato A19 galleria Caltanissetta

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Le particolari condizioni geologiche e geotecniche riscontrate durante lo scavo della galleria naturale "Caltanissetta" hanno comportato la necessità di analizzare la fattibilità tecnica dei bypass di interconnessione tra le due canne della galleria stradale, infatti, durante le fasi di scavo, si sono manifestati valori di subsidenze superiori alle previsioni, con segnalazioni di cedimenti in superficie, apparentemente non compatibili con la posizione della macchina secondo i modelli di simulazione adottati per determinare il comportamento dei terreni in fase di scavo, e deformazioni al fronte, di tipo estrusivo, riscontrate a distanza maggiori di 5 diametri oltre il fronte di scavo

Modifica progettuale

Il Progetto Esecutivo approvato, così come modificato in occasione della perizia di variante N1, prevedeva che i bypass venissero realizzati con metodo di scavo tradizionale, previo consolidamento del fronte e del contorno di scavo.

Attesa la necessità di realizzare i by-pass, il progettista ha evidenziato che la loro realizzazione scavati in un terreno che ha subito la sovrapposizione degli effetti dello scavo sia della prima che della seconda canna, rischierebbe di perturbare questo equilibrio, comportando variazioni sullo stato tensionale al contorno delle due canne e, quindi, un temuto aumento delle deformazioni in superficie ed una variazione nello stato tensionale del rivestimento definitivo di entrambe le canne.

Inoltre, dopo l'approvazione della Perizia di variante n. 1, la galleria Caltanissetta è entrata a far parte della rete europea TERN, risultando quindi assoggettata alla normativa di riferimento (D.lgs. 264/2006, e alla Legge 24.3.2012 n. 27), che impone l'incremento dell'interdistanza massima tra B.P.P. da 300 m (standard nazionale da DM 5.11.2001) a 500 m (standard europeo da D.lgs. 264/06). Si è previsto il riposizionamento in zone meno critiche e la riduzione del numero dei by-pass, per ottemperare all'art. 53 della legge 24.3.2012 n. 27, inoltre è stato previsto anche l'adozione di una metodologia di avanzamento calibrata sulle caratteristiche geotecniche del sito.

Il presente progetto di variante prevede, quindi, la realizzazione di n. 2 bypass carrabili/pedonali (pk 14+415.33 carr. sx e pk 15+675.49 carr. sx) e n. 7 bypass pedonali.

N°	TIPO	Carreggiata Sx	Carreggiata Dx
1	B.P.P	Progr. Km 13+417.33	Progr. Km 13+426.12
2	B.P.P	Progr. Km 13+915.63	Progr. Km 13+910.33
3	B.P.C + B.P.P	Progr. Km 14+415.33	Progr. Km 14+401.93
4	B.P.P	Progr. Km 14+913.33	Progr. Km 14+899.93
5	B.P.P	Progr. Km 15+190.49	Progr. Km 15+177.09
6	B.P.C + B.P.P	Progr. Km 15+675.49	Progr. Km 15+662.09
7	B.P.P	Progr. Km 15+975.49	Progr. Km 15+962.09
8	B.P.P	Progr. Km 16+275.49	Progr. Km 16+262.09
9	B.P.P	Progr. Km 16+675.49	Progr. Km 16+667.43

Tabella 2: Progressive di ubicazione dei by-pass

Nei documenti tecnici sono riportate le fasi costruttive e strutturali, le modalità di scavo, avanzamento, consolidamento e rivestimento.

Ulteriori modifiche in relazione alla galleria Caltanissetta riguardano gli interventi di consolidamento e modifica dell'imbocco lato A19. Infatti, l'anomalo comportamento geotecnico dei terreni su cui insistono gli imbocchi lato A19 della galleria Caltanissetta ha fatto registrare spostamenti delle paratie che insistono sul versante orientale dell'imbocco, spostamenti non compatibili con le previsioni progettuali.

Si è resa pertanto necessaria la rimodulazione dell'imbocco e delle aree destinate ad ospitare le cabine di alimentazione e controllo e gli impianti di trattamento delle acque di piattaforma, realizzando un cuneo di placcaggio della prospiciente paratia. La cabina elettrica K5 e le vasche dell'impianto antincendio, in uscita dall'imbocco lato A19 Carr. Dx della GN Caltanissetta, sono previste realizzate sopra un rilevato di altezza massima pari a 3m, a cui si accede tramite una rampa; la vasca di prima pioggia è invece prevista interrata.

Il progetto di variante si compone da:

- MU98: il muro di sostegno è posto in prosecuzione del becco di flauto (lato A19 car. Dx) e sostiene il rilevato della cabina elettrica;
- MU99: il muro di sostegno del rilevato della cabina elettrica è posto in aderenza alla rampa di accesso della medesima cabina;
- MU100: il muro di sostegno del rilevato di rinterro della vasca di prima pioggia è posto in aderenza alla rampa;
- TR38: la terra rinforzata si sviluppa lungo gli imbocchi lato A19 della Galleria Caltanissetta.

Analisi ambientali

Dalla descrizione delle opere in variante si evince che:

- le variazioni di maggiore interesse riguardano lavorazioni in sotterraneo ed in particolare i by pass;
- le modifiche all'imbocco lato nord riguardano sostanzialmente la rimodulazione dell'imbocco e delle aree destinate ad ospitare le cabine di alimentazione e controllo e gli impianti di trattamento delle acque di piattaforma, realizzando un cuneo di placcaggio della prospiciente paratia, mantenendosi comunque all'interno dell'area di cantiere già approvata e realizzata;
- questa rimodulazione determina la riprogettazione di alcune opere di sostegno (muro MU98, MU99, MU100 e TR38), che non modificano in alcun modo gli impatti valutati positivamente in fase di approvazione del progetto nelle varie fasi procedurali.

Le opere in variante non interessano aree archeologiche e/o di interesse archeologico né beni culturali, architettonici, storici, beni isolati. La galleria attraversa parzialmente un'area tutelata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 con livello di tutela 1 ma i lavori di realizzazione delle opere in variante sono ubicati in sotterraneo e, quindi, senza alcun impatto di carattere paesaggistico. L'imbocco Nord è limitrofo ad un'area boscata con livello di tutela 3 ma la rimodulazione dell'imbocco resta all'interno dell'area cantierata e, quindi, esterna all'area tutelata. Non sono interessati dall'intervento elementi della R.E.R né aree naturali e di vincolo idrogeologico.

Il proponente ritiene che gli impatti sulla fauna siano nulli in quanto si tratta di opere ubicate in sotterraneo o all'interno di un'area già cantierata.

Per quanto riguarda la componente aria, l'unico elemento di differenziazione consiste nei tempi di lavorazione che inevitabilmente sono allungati. Il proponente evidenzia che le opere in variante sono ubicate in sotterraneo e gli imbocchi sono inseriti in un territorio dove non ci sono ricettori a distanza

tale da poter essere interferiti dalle attività di cantiere e, comunque, per quei pochi ricettori presenti è stata già eseguita un'analisi di compatibilità che non rilevato criticità di alcun tipo.

Per quanto riguarda le componenti rumore e vibrazioni, radiazioni ionizzanti, salute umana, patrimonio agroalimentare le opere in variante non modificano il quadro degli impatti già ritenuti ambientalmente compatibili.

Relativamente alla componente "territorio e acqua", il proponente evidenzia che la gestione delle acque è stato uno degli aspetti più studiati sia durante le varie fasi di progettazione sia in corso d'opera e le opere in variante non modificano in alcun modo gli impatti su questa componente già valutati positivamente in fase di VIA. Inoltre, l'area dove si realizzeranno le opere in variante in superficie è esterna al vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto n. 3267/1023 e non interferisce con il reticolo idrografico superficiale in maniera diversa da quanto già definito in fase di progetto approvato.

Variante – Svincolo Caltanissetta sud e sistemazione idraulica tronco 17

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

La Soprintendenza ai beni culturali e monumentali di Caltanissetta, con nota prot.5480/7 del 25/06/2015, ha prescritto la rivisitazione dell'innesto tra la vecchia SS 640 e la Rotatoria 5 di nuova costruzione.

Modifica progettuale

La funzione dello svincolo è quella di collegare la strada ammodernata con l'attuale SS 640, che continuerà a svolgere una funzione di accesso agli abitati di S. Cataldo e Caltanissetta.

Le modifiche sono di seguito elencate:

- la variante dell'innesto con la vecchia S.S. 640 mediante la Rotatoria 5;
- la variante del tracciato Tronco 9;
- la sistemazione della viabilità esistente (lunghezza di 150 m circa)

La funzionalità dello svincolo, come prescritto dalla Soprintendenza, è stata migliorata, riconfigurando la connessione dello svincolo Caltanissetta sud in prossimità della rotatoria n. 5, con l'obiettivo di migliorare i flussi veicolari, a vantaggio della sicurezza. Rispetto a quanto previsto nel progetto esecutivo, la funzionalità dello svincolo non cambia fino alla rotatoria, sia dal punto di vista planimetrico, sia nell'aspetto altimetrico.

La modifica della configurazione riguarda la costruzione di due bracci di uscita verso Caltanissetta ed in direzione San Cataldo, essa è mirata a migliorare e rendere più sicura la connessione fra la rotatoria e la vecchia sede della S.S. 640. In particolare, i due bracci di collegamento verranno realizzati con un raggio di curvatura in asse pari a ml. 50.00, al fine di eliminare l'inserimento a "T", già previsto in precedenza, rendendo più morbida l'inserimento sulla strada esistente. Nell'ambito di questa variante, sicuramente migliorativa, si prevede di modificare il tronco 9, il quale anch'esso, fa parte del programma di sistemazione della viabilità complanare all'adeguamento della S.S. 640. La modifica del tronco 9 richiede l'ampliamento della fascia di esproprio e la rimozione di due sostegni telefonici.

Con la costruzione del nuovo svincolo, la parte terminale del suddetto tronco verrà deviato sul tronco 26, che è connesso alla viabilità urbana principale. Nel tronco sopraccitato verrà modificato il tracciato, nel quale viene eliminato il sottopasso previsto in precedenza, con lo scopo di migliorare l'innesto alla nuova viabilità e, per tale motivo, si è preferito connetterlo al tronco 26 di nuova costruzione, al fine di evitare un percorso più lungo sulla viabilità esistente, che risulta vetusta e poco sicura. Per meglio collegare al versante nord dello svincolo, si prevede di adeguare la viabilità esistente in prossimità del sottovia alla pr.12+675.33, posto al di sotto della nuova rampa 3, fino al vecchio sottovia della S.S. 640.

La viabilità esistente da adeguare, della lunghezza di ml. 150.00 circa, sarà innestata sul tronco 26 di nuova costruzione e rispetterà i parametri relativi alla viabilità complanare di "Tipo 2". L'altimetria della nuova viabilità, rimarrà pressoché invariata nel rispetto delle quote degli accessi ai fondi privati esistenti e dei sottoservizi presenti. Dal punto di vista idraulico, sono state apportate delle modifiche necessarie a migliorare la regimentazione delle acque.

Dal punto di vista idraulico, sono state apportate delle modifiche necessarie a migliorare la regimentazione delle acque. In particolare, il Tombino ARMCO DN 1500 alla pr.0+145.59 sulla Rotatoria 5 è stato leggermente spostato, rispetto alla trasmissione precedente. Quest'ultimo sarà collegato al nuovo Tombino ARMCO DN 1500, inserito alla Rotatoria sul Tronco 26 pr.0+031.101÷pr.0+096.584. Il collegamento idraulico dei nuovi tombini sarà garantito mediante la realizzazione di un canale in C.A., di opportuna sezione idraulica, che porterà le acque nell'impluvio a valle tramite canaletta in c.a. esistente, posta in prossimità della SP5. Tutte le modifiche ed i miglioramenti sono avvenuti con un ingombro pressoché invariato dello svincolo, essendo rimasta invariata come dimensioni la rotatoria 5.

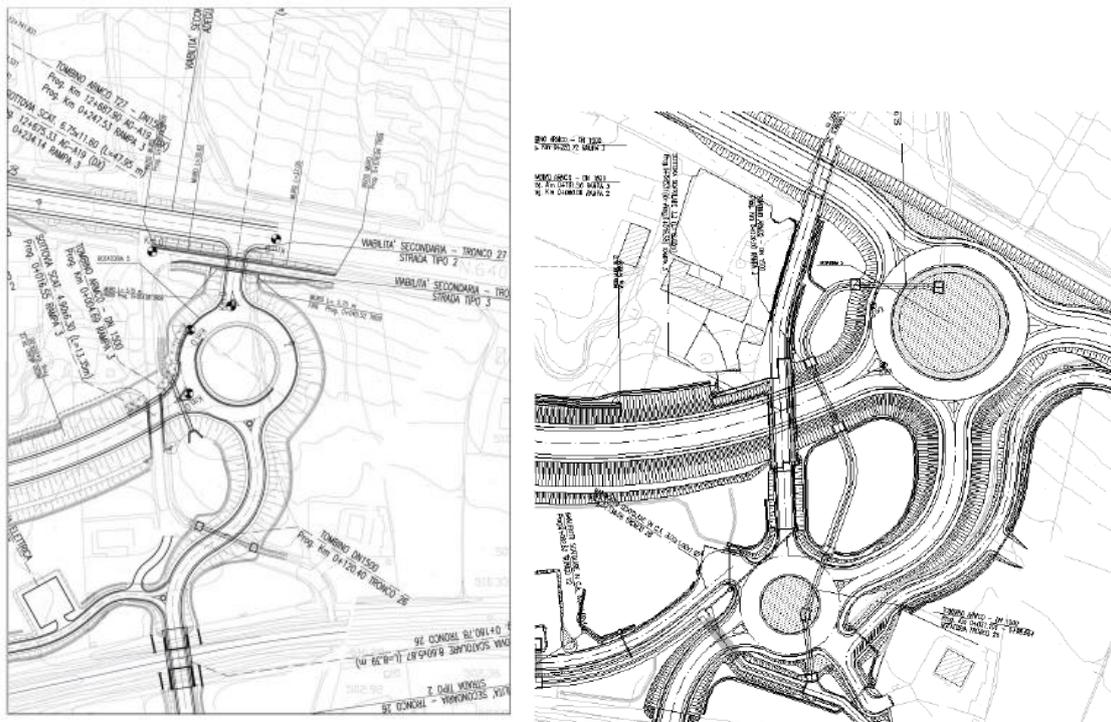


Figura 1: Svincolo Caltanissetta Sud da Progetto Esecutivo

Le sistemazioni idrauliche di cui sopra hanno lo scopo di risagomare e regimentare incisioni idrauliche esistenti, interferite dai lavori della SS 640, sino al raggiungimento delle incisioni idrauliche principali, meno vulnerabili nei confronti di eventi di piena (Figura 2). Tale soluzione consente, inoltre, di porre al riparo le opere del progetto principale da eventuali dissesti geomorfologici dovuti al progredire dei fenomeni di erosione causati da eventi meteorologici particolarmente avversi che, negli ultimi anni, si presentano con maggiore frequenza.

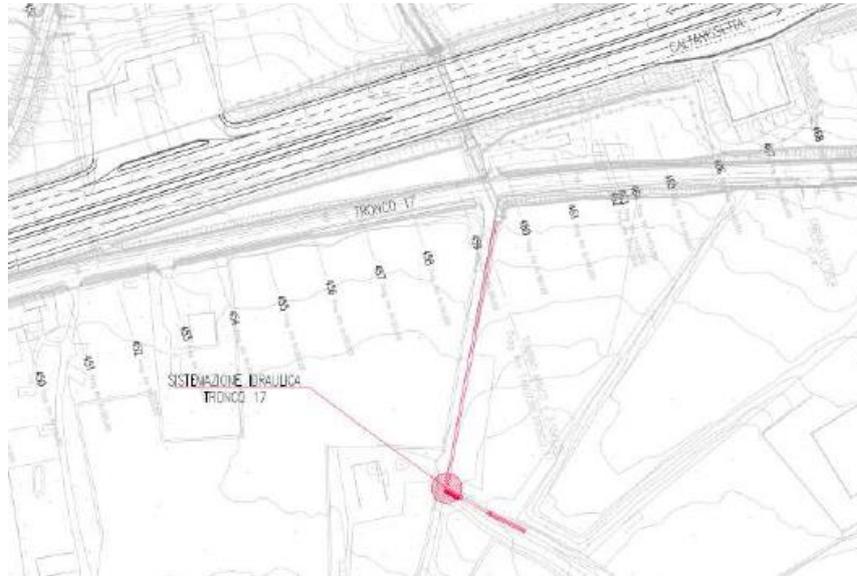


Figura 2: Sistemazione idraulica tronco 17

Analisi ambientali

Le modifiche imposte dalla Soprintendenza alla conformazione dello svincolo in fase di approvazione del progetto hanno comportato la sua completa riprogettazione che nella conformazione prevista in variante risulta decisamente più complessa ma più efficiente e permette di mettere in ordine uno snodo complesso, che interessa una molteplicità di strade, permettendo quindi di raggiungere un'efficacia ed una sicurezza per i viaggiatori decisamente maggiore rispetto alla soluzione iniziale; la modifica alla sistemazione idraulica del tronco 17 è afferente ad un modesto prolungamento, sino al canale ricettore principale, di un'opera già prevista in progetto. La modifica ha l'obiettivo di difendere il corpo stradale dall'attività erosiva delle acque allontanando l'immissione delle acque di piattaforma nella rete idrografica superficiale in un punto posto a distanza non elevata ma sufficiente a garantire la stabilità del manufatto.

Le opere in variante non interessano aree archeologiche e/o di interesse archeologico né beni culturali, architettonici, storici, beni isolati. Non interessano elementi della R.E.R né aree naturali protette (SIC, ZSC, ZPS, IBA, Parchi e riserve).

Per quanto riguarda la fauna, gli impatti aggiuntivi derivanti dalle opere in variante rispetto alla soluzione di progetto sono nulli, in quanto si tratta di opere ubicate all'interno di un'area molto infrastrutturata dove convergono una serie di strade discretamente frequentate e, quindi, oggetto da anni di attività rumorose. La nuova conformazione dello svincolo può al massimo comportare una migliore fruibilità delle infrastrutture presenti che ci permette di affermare che, anche se in misura minimale, gli impatti sulla fauna non saranno negativi ma positivi a causa di una minore rumorosità rispetto alla condizione attuale ed alla soluzione di progetto legata ad una scorrevolezza migliore.

Anche per questa variante, gli impatti legati a tutte le componenti ambientali non modificano il quadro delle valutazioni positive già fatte in sede di approvazione di PE.

Analogamente a quanto detto per la precedente variante, i tempi di lavorazione si allungheranno inevitabilmente, ma questo non comporta ulteriori impatti significativi

In relazione alle componenti ambientali Salute Umana, Rumore, Vibrazioni ed Aria le opere in variante non modificano il quadro degli impatti già valutati positivamente in sede di approvazione del progetto.

Variante - Regia Trazzera C. da Cozzo Garlatti/Fortolese – Sistemazioni idrauliche Viadotto Salso

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Si tratta del ripristino della continuità di una strada in terra battuta, funzionale all'accesso di fondi agricoli, il cui tracciato, in parte, coincidente con la Regia Trazzera Caltanissetta Enna, viene intersecato ed interrotto dall'asse principale della S.S. 640.

In passato i frontisti, onde accedere ai propri fondi, hanno sfruttato le aree di esproprio della SS 640 esistente, costituendo, come già anticipato, un percorso in terra battuta, a tratti difficilmente distinguibile dal terreno agrario ed avente una lunghezza di circa 600 m.

Tale percorso, in particolare, si diparte dalla vicinale Tutolifi, in C.da Cozzo Galatti, intersecando la Regia Trazzera Caltanissetta Enna, per poi costeggiare lo svincolo con la SS 626, la SS 640 ed il Fiume Salso, sino all'area Forestale.



Figura 3: Area di intervento allo stato attuale

Modifica progettuale

Il nuovo tracciato si sviluppa a partire dalla Regia Trazzera, nei pressi della spalla lato A19 del Viadotto Imera esistente, attraversa il Viadotto e prosegue costeggiando la SS 640, la rampa di uscita dello svincolo con la SS 626 e quindi la SS 626 stessa in direzione Gela, fino alla spalla lato S.S. 640 del Viadotto Giumentaro sulla S.S. 626; a questo punto il tracciato attraversa la SS 626 in ombra al Viadotto appena citato, per poi tornare indietro, costeggiando la S.S. 626 e, a seguire, la SS 640 sino alla spalla lato AG del costruendo viadotto Salso, che viene attraversato in corrispondenza della campata n. 1; a questo punto la pista si ricollega al tracciato esistente. La larghezza della carreggiata, ivi comprese le banchine da 0,50 mt, risulta pari a 5 mt. Si prevede, inoltre, la realizzazione di attraversamenti idraulici.

ID VIP 8228- Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)

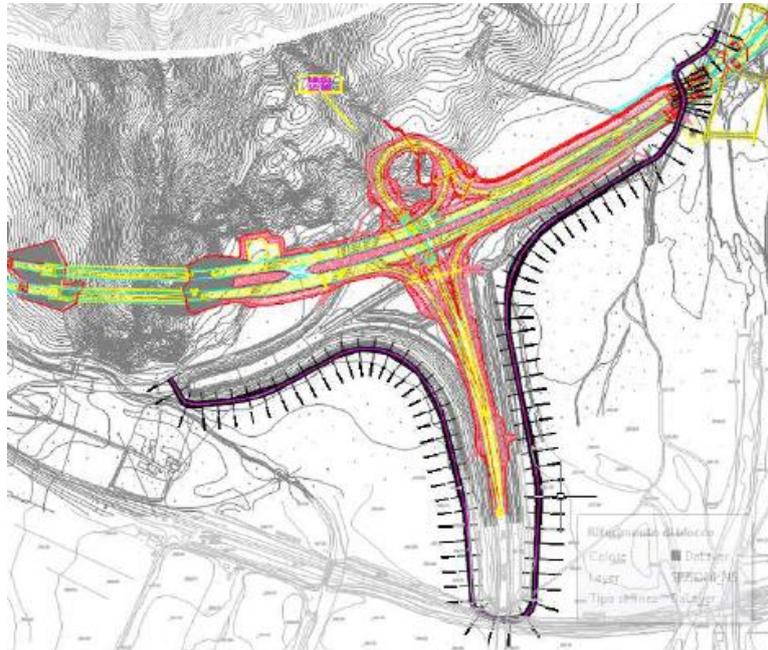


Figura 4: Stralcio planimetrico nuovo tracciato



Figura 5: Sistemazioni idrauliche area viadotto Salso

Inoltre, nell'ambito della stessa variante, in seguito a numerose richieste dei frontisti, che lamentavano l'incremento di fenomeni di erosione dei fondi agricoli in prossimità dello Svincolo A19, è stata prevista

la realizzazione di un fosso di guardia che raccoglie le acque della parte iniziale della rampa 2 dello Svincolo A19, attraverso un canale trapezoidale in cls, che si sviluppa parallelamente al viadotto Salso

Tale canale assolve alla funzione di accorpare gli scarichi dei due nuovi tombini della rampa 2, evitando la realizzazione di incisioni idrauliche. Il fosso di guardia recapita in un canale esistente.

E' stata inoltre prevista la regimentazione dell'incisione idraulica esistente a valle del tombino idraulico sito in corrispondenza della parte terminale della rampa 2 dello svincolo A19. La regimentazione prevede il rivestimento dell'incisione esistente con un canale trapezoidale in cls prefabbricato e la realizzazione di un tombino per regolarizzare l'attraversamento della Regia Trazzera. Il punto di scarico dell'incisione esistente rimane immutato ma viene inserito un manufatto di rilascio per bloccare eventuali fenomeni erosivi.

Analisi ambientali

L'adeguamento della Regia Trazzera Garlatti/Fortolese si snoda in area di grande interesse naturalistico/paesaggistico; tuttavia si deve considerare che si tratta di adeguare una pista già esistente che agevolerà il transito, sarà realizzata in terra battuta e pertanto non vi sarà alcuna sottrazione di suolo, non saranno interferite essenze arboree ed arbustive di pregio né l' habitat prioritario prioritario 6220* presente nelle immediate vicinanze.

L'area di intervento non ricade in aree archeologiche e/o di interesse archeologico, né in siti che interessano beni culturali, architettonici, storici, beni isolati. Non interessa aree naturali protette (SIC, ZSC, ZPS, IBA, Parchi e riserve)-

Il proponente mette in evidenza che una piccola porzione della Trazzera interessa un Corridoio Ecologico Diffuso ma l'opera in variante, restando all'interno della fascia già adibita a pista di transito dei mezzi dei proprietari terrieri, non interferisce in nessun modo con le funzioni ecologiche del sito. Inoltre, gli impatti sulla fauna sono nulli in quanto si tratta di opere ubicate limitrofe ad una delle più importanti infrastrutture siciliane ed oggetto da anni di attività rumorose.

Pertanto, stante tutte le considerazioni sopra riportate, nonostante il cronoprogramma dei lavori sarà inevitabilmente allungato, gli impatti e le interferenze sulle varie componenti ambientali risultano immutati rispetto a quanto già analizzato ed approvato in fase di PE.

Per quanto riguarda le opere in variante relative alla sistemazione idraulica area viadotto Salso non creano impatti aggiuntivi né significativi né negativi in quanto si tratta di estensioni di opere di regimentazione idraulica che integrano quelle già realizzate e che permettono di migliorare l'assetto idrogeologico dell'area che è tra l'altro esterna a qualunque tipo di vincolo, tutela, aree protette, habitat prioritari. Si tratta di un'area intensamente coltivata priva di ricettori nelle vicinanze.

Variante – Via Borremans

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Con Ordine di Servizio della Direzione dei Lavori n. 21 del 27/03/2018, è stato chiesto al Contraente Generale di redigere il progetto esecutivo per gli interventi di riqualifica e di miglioramento della carreggiata stradale di via Borremans, nonché di consolidamento di quei tratti del corpo stradale interessati dai fenomeni franosi, al fine di incrementare la sicurezza della circolazione, ivi compresa l'esecuzione di tutti i rilievi, indagini e prove di laboratorio.

Modifica progettuale

In seguito alla chiusura del Viadotto S. Giuliano sulla SS 640 esistente, operata da ANAS per via delle carenze strutturali ivi riscontrate, il recupero della funzionalità ed il miglioramento della sicurezza della via Borremans acquisiscono un'importanza particolare, per via del perdurare della chiusura della SS 640

esistente; tale esigenza permarrà anche allorché i lavori di ammodernamento della SS 640 saranno completi, in quanto, questa strada comunale rappresenta l'unico collegamento con la parte nord occidentale della città di Caltanissetta.

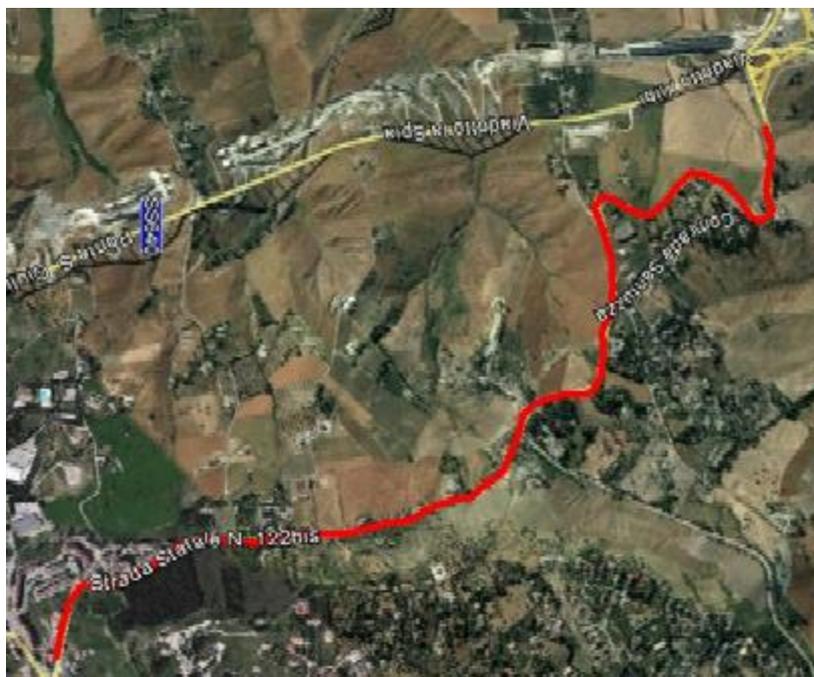


Figura 6: Inquadramento generale

Gli interventi prevedono la posa di tappetino di usura, risagomatura profonda della sezione stradale, con asportazione e rifacimento del cassonetto stradale, realizzazione delle opere per la stabilizzazione dei versanti interessati da problemi geotecnici, manutenzione straordinaria e, in alcuni casi, demolizione e ricostruzione dei presidi idraulici esistenti, risagomatura, ove necessarie, delle scarpate, posa di cavidotti in corrispondenza dei tratti oggetto di bonifica profonda, posa di guardrail e segnaletica.

Gli interventi di manutenzione preventivi riguardano: il ripristino funzionale delle sezioni dissestate, mediante scarifica; profonda, risagomatura con base ove necessario, posa di geogriglia per conglomerato bituminoso con resistenza minima pari a 50 KN/m, e posa di binder; la scarifica del manto preesistente per i tratti interessati da difettosità più superficiali; la posa di strato di usura su tutta la tratta; la posa delle barriere; la realizzazione di segnaletica orizzontale su tutta la tratta

Analisi ambientali

La via Borremans non era stata progettata per un traffico così importante e per un periodo così lungo (oltre 4 anni) per cui si trova oggi in condizioni disastrose e le opere previste servono solo a riportarla alle condizioni di efficienza che aveva prima dell'interruzione della SS 640; non si riscontrano impatti: interessa un'area tutelata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 con livello di tutela 1 (l'ultimo tratto della via Borremans lambisce un'area con livello di tutela 3 che non sarà interessata dai lavori).

Variante – Nuovo ponte San Giuliano – pila provvisoria

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

La scelta dell'ipotesi progettuale del nuovo ponte San Giuliano è scaturita dagli esiti delle attività di monitoraggio disponibili nel periodo antecedente alla stesura della PVT. n.3, mentre la riconferma della

tipologia strutturale delle fondazioni fu subordinata alla necessità di avere a disposizione un periodo di acquisizione dei dati del monitoraggio pari almeno ad un anno.

Durante il periodo di osservazione, non sono emerse dal monitoraggio informazioni che potessero far ipotizzare la presenza di superfici di scorrimento più profonde rispetto a quella in precedenza individuata e presa a riferimento in fase di progettazione dell'opera. Di contro, si è rilevata una velocità del fenomeno gravitativo superiore a quella ipotizzata. In particolare, è stato rilevato un accentuato fenomeno di dilavamento e smottamento del terreno, a valle della carreggiata destra, causato dalle acque di ruscellamento provenienti dal versante a monte dell'opera.

Ciò ha indotto a rivedere il progetto delle sole fondazioni della torre di sollevamento centrale per evitare, nel caso si dovessero manifestare ulteriori e più veloci fenomeni franosi, di compromettere il montaggio dell'impalcato ed il sollevamento dell'arco (durata circa 5 mesi).

Infatti, eventuali possibili smottamenti genererebbero rilevanti deformazioni alla base della torre (amplificate in sommità dall'altezza della torre), pregiudicando il varo dell'opera.

Modifica progettuale

Il progetto prevede una modifica delle strutture di fondazione della pila provvisoria costituita da due plinti di dimensioni 1000 cm x 600 cm su n. 6 pali Ø1000, con una nuova soluzione che prevede la realizzazione di un unico elemento di fondazione, di dimensioni 3060 cm x 750 cm, con n.14 pali Ø1500 allineati su due file, ciascuno di lunghezza 36 m, invece di 40 m.

Il nuovo Viadotto San Giuliano, con struttura ad archi esterni inclinati è caratterizzato da un'unica campata di 170 mt. ed è situato in carreggiata Sx della SS. 640, tra le progressive 16+669.19 e 17+139.12. Le travi catena delle strutture ad arco fungono da appoggio per i traversi, mentre la soletta, di 26 cm. di spessore e larga 17.50 mt., ospita la sede viaria di 10,50 mt., organizzata con due corsie di 3.50 mt. e due banchine, rispettivamente di 1.25 mt. (ciglio interno) e di 1.75 mt. (ciglio esterno).

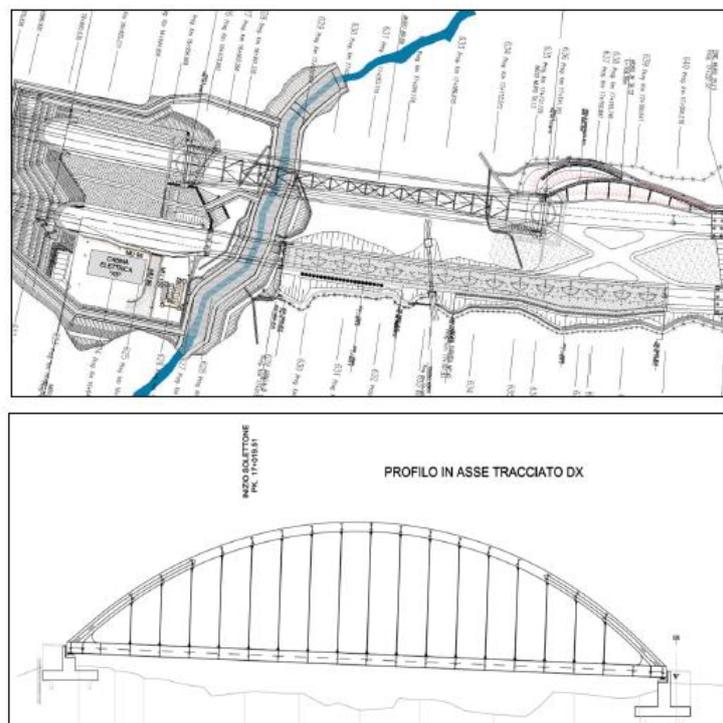


Figura 7: Planimetria e profilo dell'opera

ID VIP 8228- Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)

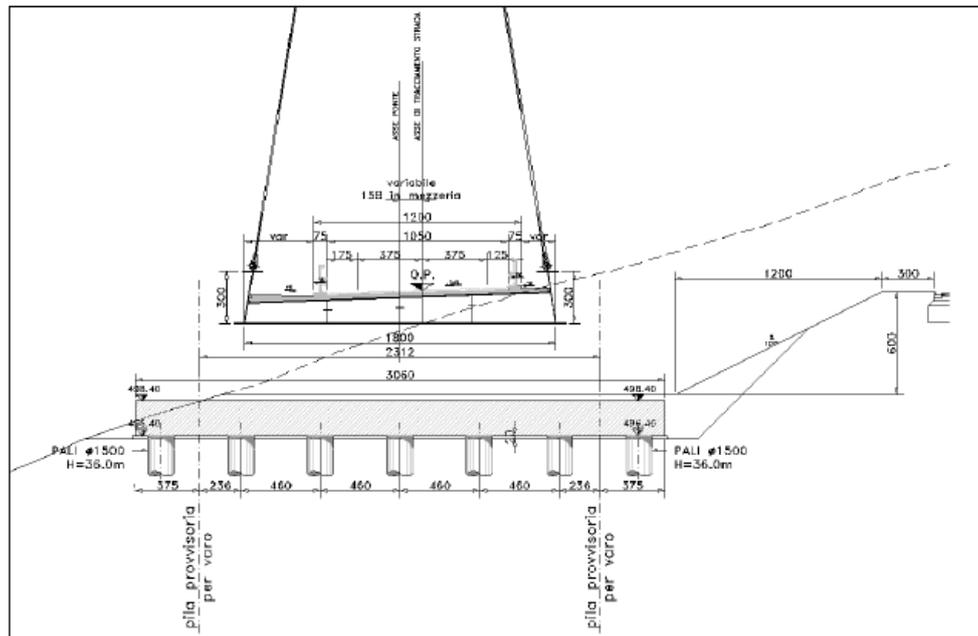


Figura 8: Carreggiata sx – sezione trasversale della struttura provvisoria

Analisi ambientali

Non sono interessate aree archeologiche, beni culturali, architettonici, storici. Si tratta di opere provvisorie che non interferiscono con le caratteristiche paesaggistiche del territorio se non per i 5 mesi di tempo necessari per il varo del viadotto e comunque ubicate all'interno di un'area di cantiere già attrezzata per la realizzazione di una delle opere più significative dell'intero appalto (Viadotto San Giuliano).

Variante - Viadotto Santuzza II

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Al fine di porre rimedio ad un diffuso sistema di erosioni afferenti ad incisioni idrauliche minori, è stata prevista la realizzazione di fossi di guardia, che convergono verso l'asta principale del sistema idrografico del bacino di pertinenza

Modifica progettuale

La soluzione prevede di regimentare e stabilizzare le incisioni secondarie, riducendo le pendenze, attraverso l'inserimento di salti e sagomando le sezioni idrauliche, tendendo quindi ad una generale riduzione delle velocità della corrente.

ID VIP 8228- Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)

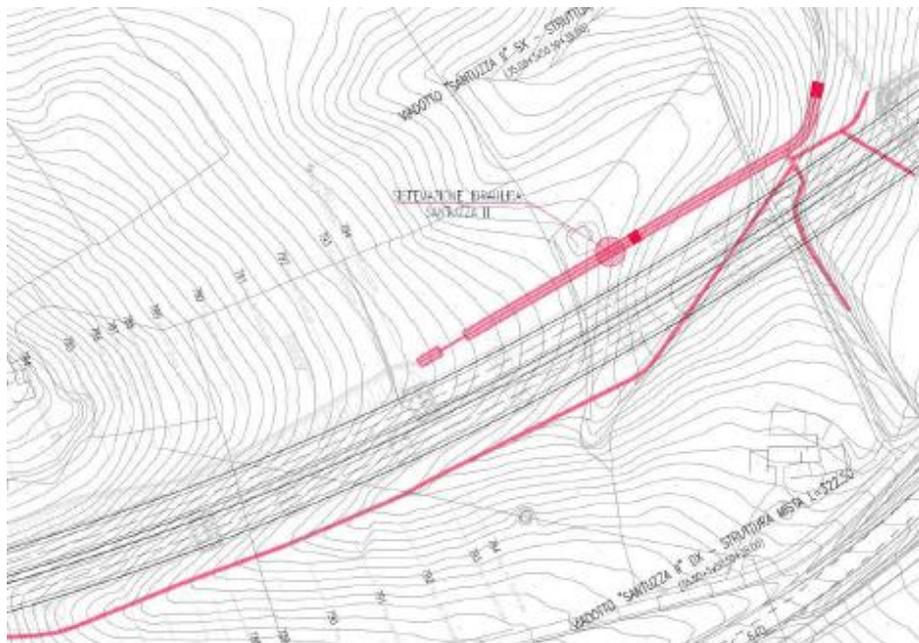


Figura 9: Sistemazione idrauliche area viadotto Santuzza II

Analisi ambientali

Nonostante il cronoprogramma dei lavori sarà inevitabilmente allungato, gli impatti e le interferenze sulle varie componenti ambientali risultano immutati rispetto a quanto già analizzato ed approvato in fase di PE.

Varianti – Prolungamento tronco 42

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Per venire incontro alle richieste formalizzate dal condominio Anghillà Abbazia Santuzza, che hanno trovato accoglienza da parte della Committenza. In conformità a quanto previsto dal Progetto Definitivo, nel P.E. è stato confermato il collegamento del nuovo tronco di viabilità complanare n. 42 alla prospiciente strada provinciale n. 122, mediante l'utilizzo di un tratto di viabilità esistente in terra battuta. La Committenza, in seguito alle richieste avanzate dal Condominio Anghillà Abbazia Santuzza (rif. note prot. Contraente Generale 1214 del 300616, 1524 del 290816, 1729 del 290916 e 1501 del 25102017), ha chiesto al C.G. di procedere alla definizione del progetto esecutivo delle opere necessarie ad ottemperare le richieste dei residenti.

Modifica progettuale

Il Contraente ha sviluppato una soluzione che prevede il prolungamento per un tratto di circa 174 metri del vecchio Tronco n. 42, dalla sezione n.1 alla Pk 0+000 all'innesto con la ex S.P. 122.

Il tronco 42, in Figura 10 ha caratteristiche geometriche e sezione stradale di TIPO 3, la lunghezza complessiva dell'intervento è di circa 184 m, la pendenza longitudinale max $p=11,25\%$ e trasversale max $p=3,50\%$., Si riporta lo stralcio planimetrico del tronco 42, approvato in Progetto Esecutivo,



Figura 10: Planimetria di progetto Tronco 42 – Progetto esecutivo

Il nuovo tronco funge da collegamento tra il tronco di viabilità secondaria n. 42 e la strada provinciale esistente S.P. 122, sviluppandosi su un tratto di strada esistente. E' stato progettato, assimilando le caratteristiche geometriche e le sezioni caratteristiche a quelle del tronco 42, già presente nel progetto esecutivo e ricadenti nella viabilità complementare di TIPO 3. Nello specifico, la sezione di Tipo 3 ben si adatta al flusso veicolare presente sul tronco 42 e sul suo prolungamento tronco 42 bis, poiché tale viabilità completa risulta esclusivamente di servizio per gli accessi al condominio Anghillà Abbazia Santuzza ed alcuni fondi contigui. Il tronco 42 bis presenta una larghezza della carreggiata variabile, massima di metri 5.50 (dalla sezione n. 1 alla sezione 5), in raccordo alla SP 122, e una larghezza minima di 4.00 metri, in corrispondenza della sezione n. 19, in raccordo con il tronco 42 (Tipo 3).

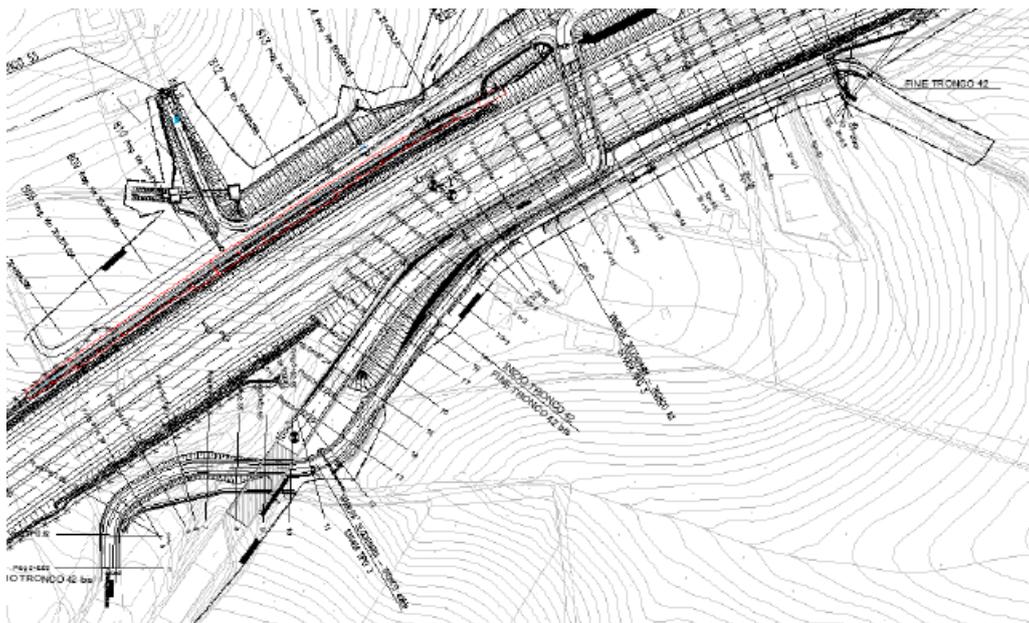


Figura 11: Planimetria di progetto Tronco 42 Bis

Analisi ambientali La variante in oggetto non genera impatti aggiuntivi rispetto a quelli già analizzati e valutati come compatibili ai fine della verifica finale, in fase di approvazione di PE.

Varianti – Sistemazione idraulica tronco 30 e 42

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Le sistemazioni idrauliche hanno lo scopo di risagomare e regimentare incisioni idrauliche esistenti, interferite dai lavori della SS 640, sino al raggiungimento delle incisioni idrauliche principali, meno vulnerabili nei confronti di eventi di piena. Tale soluzione consente, inoltre, di porre al riparo le opere del progetto principale da eventuali dissesti geomorfologici dovuti al progredire dei fenomeni di erosione causati da eventi metereologici particolarmente avversi che, negli ultimi anni, si presentano con maggiore frequenza.

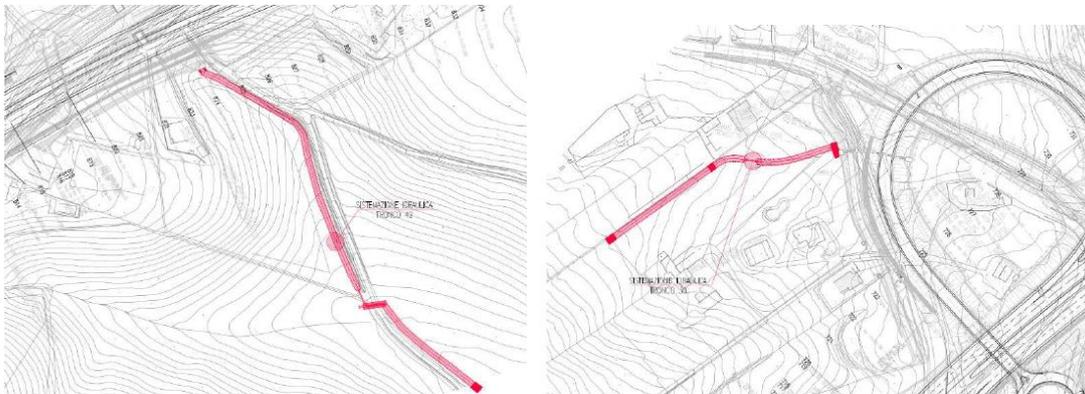


Figura 12: Sistemazioni idrauliche Tronco 42 e Tronco 30

Analisi ambientali

Non vengono riscontrati impatti.

Non interessano aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 ad esclusione di una modestissima porzione della sistemazione idraulica tronco 42 che scarica le acque su un corso d'acqua tutelato ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 con livello di tutela 1 ma le opere in variante sono una semplice prosecuzione di opere già approvate e realizzate che non hanno alcun impatto sul corso d'acqua tutelato;

Varianti – Deviazioni provvisorie

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

In conseguenza della mancata chiusura al traffico della SS 640, così come previsto dal progetto esecutivo e dalle successive Varianti, onde garantire comunque il transito stradale, si è resa necessaria la realizzazione di diverse deviazioni stradali, con costruzione di nuove bretelle di collegamento.

Modifica progettuale

Sono state realizzate le deviazioni e ripristini in Tabella 3 non previsti in contratto, consistenti nella Costruzione e successiva demolizione di viabilità provvisoria ed esecuzione di ripristini stradali.

ID VIP 8228- Ammodernamento ed adeguamento della S.S.640 "Strada degli Scrittori" alla cat. B del D.M. 05/11/2001 nel tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)

1	DEV. PROV. TR41 SS640ROT KM 21+135
2	DEV. PROV. TRONCO 8 KM 6+862
3	ROTATORIA PROV. KM 4+299
4	DEV. PROV. TRONCO 11
5	DEV. PROV. TRONCO 40
6	DEV. PROV. SV SS 626
7	DEV. PROV. TR 2 SS640 TR5
8	DEV. PROV. TRONCO 2 KM 1+298
9	DEV. PROV. TRONCO 17 area B.2.1
10	ROT INIZIO LOTTO KM 0+026.500
11	ROTAT. PROV. SS640 SP5 Km 57+088
12	ROTATORIA PROV. KM 25+021 (AP)
13	ROT PROV. TRONCO 5 KM 2+356.700 (AP)
14	ROTATORIA PROV. KM 20+057
15	ROTATORIA KM 8+473 (Favarella)
16	DEVIAZ. PROV. RACC. FAVARELLASP127
17	ROTATORIA PROV. KM.12+449 (BIGINI)
18	ROTATORIA PROV. TRONCO 74
19	PISTA AREA INTERCLUSA GALL. ROVETELLO
20	ROTATORIA PROV. KM. 2+051.000
21	ROTATORIA PROV. KM. 2+051.000
22	ROTATORIA PROV. KM. 4+589.000

Tabella 3: Deviazioni e ripristini

Analisi ambientali

Si tratta di opere provvisorie di nessuna importanza da un punto di vista ambientale anche considerato il fatto che, una volta eliminata la causa che ha resa necessaria la deviazione, i luoghi sono stati ripristinati nelle condizioni ex ante.

Varianti – Accessi non previsti

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Motivazione

Numerose ditte private hanno avanzato richieste di ripristino di accessi privati, interdetti dalle opere del presente appalto, la cui realizzazione non è stata prevista dal Progetto Definitivo. In relazione ai particolari profili amministrativi ed autorizzativi, afferenti all'occupazione di suolo pubblico ai fini privati, il Contraente Generale, in fase di redazione del PE, ha confermato le previsioni del PD. Per quanto riguarda gli accessi preesistenti, onde evitare contenziosi con le ditte private, si prevede il ripristino di detti accessi.

Modifica progettuale

Il Contraente Generale, previo sopralluogo e verifica documentale sulla preesistenza degli accessi, ha provveduto alla progettazione dei necessari manufatti di accesso, determinandone le caratteristiche tipologiche e stimando gli oneri necessari, per i quali si rimanda agli allegati contabili.

Analisi ambientali

Il proponente evidenzia che si tratta di opere di nessuna importanza da un da un punto di vista ambientale, in quanto sono servite solo a garantire alcuni accessi a fondi e proprietà private non inseriti nel progetto approvato ma indispensabili per garantire il diritto dei cittadini di fruire delle loro proprietà.

Varianti – Sistemazione idraulica Tronco 2

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

Comune:

Motivazione

Con il Rapporto Istruttorio prot. 0225776 del 13/04/2021, ANAS in relazione all'esigenza di proteggere e salvaguardare il corpo stradale, ha chiesto al Contraente Generale di integrare il capitolo dei lavori a misura A.2.06, con l'inserimento di attività di pulizia e sistemazione idraulica degli impluvi, il cui regime idraulico sia stato particolarmente alterato dagli eventi meteorologici intensi che si sono registrati negli ultimi anni, anche sulla scorta delle segnalazioni e richieste di sistemazione di impluvi, formalizzate dai proprietari di fondi prospicienti l'asse viario in progetto, prevedendo, ove necessario, l'apposizione di idonee servitù e/o espropri. Tale richiesta risulta quindi inquadrabile come richiesta del Soggetto Aggiudicatore discendente da causa di forza maggiore.

Sulla base delle indicazioni di ANAS, il C.G. ha quindi individuato i seguenti interventi, per ognuno dei quali è stato predisposto un progetto di sistemazione idraulica, cui si rimanda per maggiori dettagli (Sistemazione Idraulica Tronco 2, 17, 30, 42, canale Salso, Santuzza II)

Modifica progettuale

La sistemazione idraulica in oggetto, analogamente a quelle previste per le altre varianti, ha lo scopo di risagomare e regimentare incisioni idrauliche esistenti, interferite dai lavori della SS 640, sino al raggiungimento delle incisioni idrauliche principali, meno vulnerabili nei confronti di eventi di piena. Tale intervento consente di porre al riparo le opere del progetto principale da eventuali dissesti geomorfologici dovuti al progredire dei fenomeni di erosione causati da eventi meteorologici particolarmente avversi che, negli ultimi anni, si presentano con maggiore frequenza.

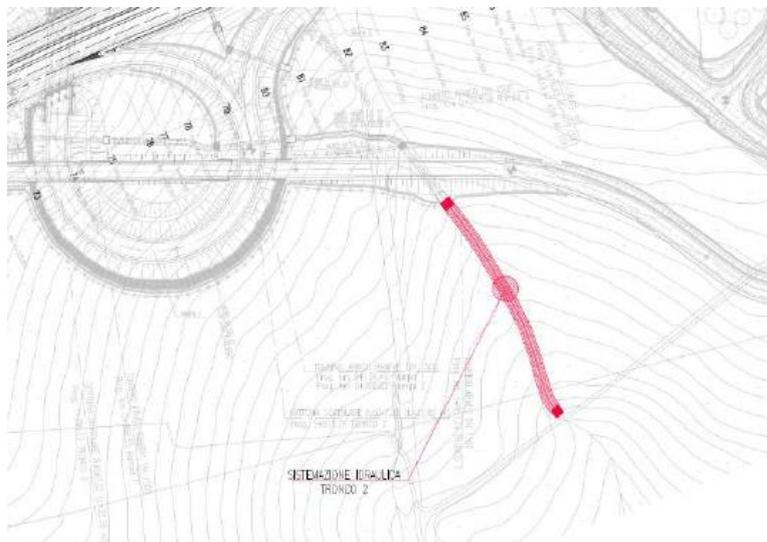


Figura 13: Sistemazioni idrauliche Tronco 2

Analisi ambientali

Pertanto, stante tutte le considerazioni sopra riportate, nonostante il cronoprogramma dei lavori sarà inevitabilmente allungato, gli impatti e le interferenze sulle varie componenti ambientali risultano immutati rispetto a quanto già analizzato ed approvato in fase di PE.

Il Proponente, a seguito dell'analisi svolta per ciascuna variante, ritiene che le opere di cui alla Perizia di Variante n.4 non sono da assoggettare a VIA perché dalla descrizione/ubicazione delle opere in variante, dall'analisi della valutazione degli impatti e dalla lettura della carta redatte, si evince che:

- nessuna delle opere in variante interessa aree archeologiche e/o di interesse archeologico;
- non sono presenti nelle aree interessate dai lavori, né nelle vicinanze beni culturali, architettonici, storici, beni isolati;
- non sono presenti nelle aree interessate dalle opere in progetto, né nelle vicinanze aree naturali protette (SIC, ZSC, ZPS, IBA, Parchi e riserve);
- non si individuano impatti di nessun tipo sulle componenti Patrimonio Agroalimentare;
- le opere in variante non hanno alcun impatto negativo sulla componente Clima;
- in relazione alle componenti ambientali Salute Umana, Rumore, Vibrazioni ed Aria le opere in variante non modificano il quadro degli impatti già valutati positivamente in sede di approvazione del progetto;
- nessun impatto negativo è prevedibile sulle componenti ambientali Biodiversità, Territorio ed Acqua.

Il proponente evidenzia inoltre che le opere in variante non modificano le previsioni di cui al PUT già approvato con Determina Dittatoriale prot. DVA-29822 del 19/06/2014 e successiva Determina Dittatoriale DVA-DEC-6 del 15/01/2016. Infatti, i limitati esuberanti derivanti dai lavori di manutenzione straordinaria della Via Borremans e per il ripristino della continuità funzionale della Regia Trazzera sono destinati a siti di recupero e/o smaltimento esterni in regime dei rifiuti e quindi esulano dalle materie di cui al DPR 120/2017, mentre le altre varianti oggetto del presente studio non apportano modifiche alle "normali pratiche industriali" previste nel PUT approvato, non prevedono nuovi siti di produzione o nuovi siti di deposito finale oltre quelli precedentemente approvati, non comportano

aumenti del volume in banco oggetto del PUT in misura superiore al 20%. Pertanto, ai sensi dell'art 8 del D.M. 161/12, non si generano modifiche sostanziali ai requisiti di cui all'art. 4 comma 1 del disposto normativo appena richiamato.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a "*Corridoio plurimodale tirrenico-Nord Europa Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19 S.S. N° 640 "Di Porto Empedocle" Ammodernamento e adeguamento alla cat. B del D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)*";
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo;
- come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente, relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, le modifiche localizzative e non localizzative relative alle varianti proposte è risultato non comportano sostanziali modifiche in termini di impatti rispetto al progetto precedentemente approvato;
- restano ferme tutte le prescrizioni ancora da ottemperare.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante relative a *Corridoio plurimodale tirrenico-Nord Europa Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19 S.S. N° 640 "Di Porto Empedocle" Ammodernamento e adeguamento alla cat. B del D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 (Rif. PA12/09). Proposta tecnico-economica ex art. 12 CSA-NG di Perizia di Variante Tecnica n. 4 (PVT4)*", siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

La Presidente f.f.

Avv. Paola Brambilla