

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione
Dipartimento BCA ed E.P.
Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali
Ragusa
Servizio per i beni paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici
IV unità operativa
Patrimonio paesistico

17 MAR. 2009

data

Rif.a prot.14736 del 3-7-2008

Prot. n. 1230 Posizione BN 359/8

OGGETTO: Autostrada Siracusa Gela Tronco Il Rosolini Ragusa Lotti 6:8 R.N.O. progetto mitigazione ambientale.

 **AI CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE**
c.da Scoppo C.P.33
MESSINA

Al Sindaco del Comune di
ISPICA

Al Sindaco del Comune di
MODICA

e.p. Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali
Servizio Tutela ed Acquisizioni
PALERMO

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Ufficio V.I.A.
Via Ugo La Malfa n.169
90146 PALERMO

Ministero Beni e Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Piazza del Popolo n.18
00187 ROMA

Questa Soprintendenza, con riferimento all'istanza a margine segnata, esaminati gli elaborati progettuali relativi alla mitigazione degli impatti ambientali;
Visto il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio D. L.gs n° 42 del 22/01/2004;
Visto l'art.152 del Codice;
Visti i precedenti pareri prot.1469 del 2-5-2002 e 2800 del 29-7-2008 relativamente alla variante Zappulla di Modica;

Premesso che le infrastrutture sono elementi importanti e di rilievo che attraversano i paesaggi connotandoli inesorabilmente;

Considerato che nel panorama culturale odierno, è acclarato che esse devono divenire non elemento di disturbo o peggioramento del paesaggio esistente ma devono reinventare quel rapporto tra intervento antropico e contesto attraverso una progettazione attenta alla qualità del paesaggio che conferisca a quest'ultimo caratteri migliorativi con specifica attenzione all'assetto ambientale; Visto che dalle analisi del Piano Paesistico della provincia di Ragusa risulta evidente la insufficiente consistenza della rete ecologica, e che quindi una delle principali matrici di riferimento è proprio costituita dalla ricomposizione e dal potenziamento della stessa, effettuato alle diverse scale permesse dagli interventi in questione;

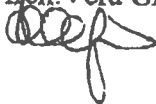
Tutto ciò visto, premesso e considerato ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/04, per quanto di stretta competenza **rilascia l'autorizzazione e APPROVA**, l'accluso progetto, che si restituisce munito del "Visto", alle seguenti condizioni:

1. Tutti gli interventi di mitigazione dell'impatto paesaggistico andranno configurati assumendo la rete ecologica quale matrice dell'intervento e quindi orientando alle sue finalità le operazioni e tutto quanto previsto anche secondo le successive condizioni; andrà privilegiato a tal fine il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica che non solo permettono un inserimento ottimale nel paesaggio ma garantiscono migliori condizioni di rinaturalizzazione e gestione, consentendo minori manutenzioni nel tempo;
2. Le essenze arboree esistenti ricadenti nel tracciato, rilevate nelle tavole di analisi e stato di fatto, eccetto quelle che si intenderanno impiegare negli stessi luoghi, utilizzate per gli svincoli o per le aree di sosta, dovranno essere espianate, trasportate e reimpiantate su un'area di proprietà del Demanio Regionale che verrà indicata con apposita planimetria in occasione della convenzione da stipularsi tra codesto Consorzio, la Soprintendenza e l'Azienda Foreste Demaniali;
3. In ogni caso dovrà porsi la massima cura da parte dell'impresa appaltatrice e del consorzio appaltante nelle predette operazioni sia per, quanto riguarda i tempi dell'espianto, che dovranno essere esclusivamente limitati ai mesi di novembre, dicembre, gennaio e febbraio, che alle necessarie cure colturali e accorgimenti affinché tutte le piante non risentano dei traumi del trasferimento e possano attecchire con successo nel sito prescelto, restando confermato che le fallanze rispetto lo stato dei luoghi, così come rappresentato nelle tavole di progetto e nelle foto aeree dovranno essere reintegrate con essenze della medesima specie ed età; In ogni caso le operazioni di espianto e reimpianto dovranno essere condotte sotto l'alta sorveglianza dell'AFD e alla presenza di un tecnico della Soprintendenza;
4. Le previste tipologie per le fasce stradali dovranno essere reindirizzate tutte verso una intensificazione sia del numero delle piante che delle specie previste, aggiungendo le seguenti essenze in diametro non inferiore a 18 cm: Celtis australis, Juniperus regia, morus in varietà, Pinus Pinea, Populus Alba, e tutta la famiglia degli arbusti locali mediterranei e/o storicizzati; in ogni caso il previsto tipo "gariga" dovrà essere sostituito con la macchia-foresta, mentre le macchie-foresta dovranno evolvere verso modelli di forestazione più idonei ad una rinaturalizzazione più marcata;
5. Le scarpate e le trincee dovranno, al contrario di come previsto in progetto utilizzare le specie di alto fusto già immediatamente a ridosso della fascia stradale di rispetto di 5 metri, avendo cura di infittirne il sesto, non superando i 4-5 metri, comunque sempre irregolare, e inserendo gli arbusti della macchia in modo da ricreare habitat naturalistici assimilabili a corridoi ecologici e a *stepping stones*;
6. Dovranno essere previsti, a distanza adeguata, dei varchi e sottopassi per la fauna vertebrata e per i mammiferi;
7. Sebbene sia di gran lunga preferibile il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per i contenimenti delle pareti verticali e dei corpi stradali, e considerato comunque che il progetto perviene completo di tutte le approvazioni di rito, si prescrive che il rivestimento dei muri in c.a. dovrà esclusivamente essere con pietrame lavorato a pezzatura irregolare, di spessore adeguato e "a spacco di cava" con giunti depressi in modo da favorire l'inerbimento; in ogni caso, così come si evin-

ce dal progetto, il pietrame dovrà provenire dagli sbancamenti necessari alla realizzazione dell'autostrada, intendendosi assolutamente vietato il ricorso a cave di prestito, in quanto ciò aumenterebbe il danno paesaggistico al territorio. Si potrà infatti ben supplire con altre metodologie alla copertura dei muri in c.a. e al loro inserimento nel paesaggio (ad esempio tramite la creazione di "sacche", "tasche" e fasce di terra oltre le basi dei muri, nelle quali porre a dimora varie specie di rampicanti che in pochissimo tempo coprirebbero le superfici con un manto di foglie e fiori);

8. Dovrà essere previsto il recupero delle acque piovane, previo trattamento e filtrazione anche attraverso al creazione di stagni o laghetti di tipo naturalistico anche all'interno della aree di sosta/ristoro;
9. Ove possibile con il rispetto dei valori prescritti, andranno limitate le barriere fonoassorbenti a favore di barriere vegetali anche aumentandone lo spessore rispetto al progetto.
10. Dovrà essere integrato lo studio per il tratto in variante;
11. Avverso il presente provvedimento può essere proposto entro trenta giorni dalla data di ricezione dello stesso, ricorso gerarchico all'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali e P.I. ai sensi del D.P.R. 1199/71, ovvero ricorso giurisdizionale entro il termine di sessanta giorni.

Visto: Il Soprintendente
(Arch. Vera Greco)



Il Responsabile del Servizio
(Arch. Calogero Rizzuto)

