



Roma 22 GEN. 2002

Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio

Servizio per la Valutazione dell' Impatto Ambientale

Al Consorzio per le Autostrade Siciliane  
Contrada Scoppo  
Casella Postale 33  
98100 MESSINA

✓ ROSATO  
STAGNI  
GG.D

N. 653 VIA A.O.13.C.

Risposta al Foglio del  
N.

Al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti  
DICOTER  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 ROMA

Alla Regione Siciliana  
Assessorato Territorio e Ambiente  
Circonvallazione Siciliana, 2226  
90100 PALERMO

Telefax	
A/To:	ING. P. ROSATO
Da/From:	ANDREMO
Data/Date:	30-1-2002 Fogli/Pages: 15
Note:	<i>[Handwritten signature]</i>

C. A. S.
ENTRATA
28 GEN. 2002

RACCOMANDATA A/R

Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lotti II e III dell'Autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est, da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle Province di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta, presentata dal Consorzio per le Autostrade Siciliane.

Si trasmette copia conforme del DEC/VIA/6912 del 21.01.2002 relativo al progetto di cui in epigrafe.

Si rammenta che il proponente è tenuto alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e su un quotidiano a diffusione nazionale, secondo le modalità previste dall'art. 11 comma 10 della legge 24 novembre 2000 n. 340.

TECHNITAL SPA VERONA
DATA 30 GEN. 2002
PROT N° VR/739

Il Direttore della Divisione I  
(Dot. Raffaele Ventresca)

*[Handwritten signature]*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lotti II e III dell'autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est, da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle province di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta, presentata dal Consorzio per le Autostrade Siciliane con sede in Contrada Scoppo-Casella Postale 33, 98100 Messina, in data 23 giugno 2000;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Consorzio per le Autostrade Siciliane in data 27 aprile 2001;

**CONSIDERATO** che la documentazione integrativa necessitava di ripubblicazione a seguito delle varianti apportate al progetto presentato;

**VISTA** la nuova pubblicazione effettuata in data 18 aprile 2001;

**VISTA** la nota n. 54605 della Regione Sicilia del 27 settembre 2001, pervenuta il 10 ottobre 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407/23098/01 del Ministero per i beni e le attività culturali del 29 novembre 2001, pervenuta in data 30 novembre 2001, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 443 formulato in data 3 ottobre 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane;

*LR*

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste nella realizzazione dei lotti II e III dell'autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est;

- la seconda parte del primo tronco, da Cassibile a Rosolini (lotti 3, 4 e 5) risulta attualmente in fase di realizzazione, essendo il relativo progetto rimasto invariato rispetto a quello approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici nell'ottobre 1974;
- il progetto riguarda dunque i due tronchi Rosolini-Ragusa e Ragusa-Gela, per uno sviluppo lineare di circa 90 km, in quanto significativamente variato, rispetto a quello approvato nel 1974, a seguito di un parere interlocutorio espresso dalla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali della Provincia di Ragusa nel 1998;

**considerato che:**

per quanto riguarda gli aspetti programmatici:

- la concessione di costruzione ed esercizio dell'autostrada è stata affidata al Consorzio per l'Autostrada Siracusa-Gela con Convenzione n. 11066 del 30/9/1970, approvata ai sensi dell'art. 2 legge 729 del 24/7/1961 con DM n. 2464 del 30/9/1970;
- il progetto esecutivo dei primi due lotti del primo tronco (Siracusa - Cassibile) viene approvato nel 1971 ed aggiornato nel 1972. Il progetto dei restanti quattro lotti (da Cassibile a Rosolini) viene approvato nel 1974. La costruzione dell'autostrada viene interrotta per effetto dell'art. 18 bis legge 492/1975, limitandosi al completamento del primo lotto e del secondo (pavimentazioni primo lotto) fino alla stazione di Cassibile;
- il Piano decennale della grande viabilità predisposto ai sensi delle leggi 531 del 12 agosto 1982 e 526 del 30 ottobre 1985 ha successivamente previsto il completamento dell'opera. Nel maggio 1998 è stato completato l'aggiornamento dei progetti dei lotti 3 (Avola), 4 (Noto), 5 (Rosolini) del primo tronco;
- il progetto è inserito nell'elenco dei progetti di cui alla Deliberazione n. 52 del 21 aprile 1999 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) "Legge n. 208/1998: Riparto quota dei 3.500 miliardi di cui al punto 2.2. della delibera n. 70/98";
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (DPR 14 marzo 2001) inserisce il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela fra le opere di massima priorità per il completamento della rete infrastrutturale nazionale;
- lo Studio di Impatto Ambientale ha analizzato gli strumenti di pianificazione vigenti a livello territoriale (area vasta e piani regolatori comunali);

per quanto riguarda i profili progettuali:

- il progetto in istruttoria riguarda il secondo e il terzo tronco dell'opera (da km 41+936 al km 132+200), per un'estesa complessiva di km 90,264. I due tronchi si articolano in cinque lotti ciascuno (da n° 6 a n° 16); le stazioni previste nei due tronchi sono complessivamente nove:
  - Rosolini (in parte compresa nel primo tronco) al km 42;
  - Ispica-Pozzallo (II tronco) al km 49;
  - Modica (II tronco) al km 61;
  - Scicli (II tronco) al km 71;

A/P



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- Ragusa (II tronco) al km 85;
  - S. Croce Camerina - Vittoria sud (III tronco) al km 94;
  - Vittoria nord - Comiso (III lotto) al km 107;
  - Acate (III tronco) al km 121;
  - Gela est (III tronco) al km 132.
- sono inoltre previste le due aree di servizio Irmínio al km 81 (II lotto) e Acate nord al km 118 (III lotto);
  - il progetto è stato redatto secondo le norme CNR 28 luglio 1980, ed è impostato sull'intervallo di velocità 110 - 140 km/h, corrispondente al tipo I CNR. La carreggiata è costituita da due corsie di m 3,75 affiancate all'esterno da una corsia di emergenza di m 3,00 e da un ciglio erboso di m 1,00. Lo spartitraffico centrale ha una larghezza di m 4,00; il filo della barriera di sicurezza dello spartitraffico è posto a 0,70 m dal ciglio interno della corsia di sorpasso. La corsia di emergenza viene mantenuta in corrispondenza dei viadotti e delle gallerie. A intervalli di 800 - 1000 metri sono previste piazzole per la sosta di emergenza in corrispondenza delle quali saranno posizionate le vasche per la raccolta degli sversamenti accidentali e per il trattamento delle acque di prima pioggia;
  - l'andamento altimetrico prevede una pendenza massima pari al 4% (valore applicato raramente e per brevi tratti), mentre in galleria la pendenza massima è pari a 2,5%;
  - da un punto di vista orografico, il tracciato si sviluppa su territorio prevalentemente pianeggiante (lotti 6, 7), collinare con profonde incisioni dei corsi d'acqua principali (lotti 9, 10, 11, 12), pianeggiante (lotti 13, 14, 15) e nuovamente collinare (lotto 16), mentre in termini di insediamento i primi lotti (da 6 a 12) interessano un territorio rurale con insediamenti colonici e masserie isolate, il lotto 13 interessa un territorio urbanizzato con insediamenti residenziali e commerciali, gli ultimi tre lotti interessano un territorio rurale con masserie isolate;
  - rispetto al tracciato originariamente previsto, il progetto pubblicato presenta diverse varianti planoaltimetriche derivanti dal recepimento delle indicazioni espresse dalla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali della Provincia di Ragusa con lettera Prot. 4061/II del 8 ottobre 1998, ove veniva segnalata la necessità di tutelare, evitando interferenze da parte del tracciato autostradale, le seguenti emergenze paesaggistiche ed ambientali:
    - dal confine della provincia di Ragusa al km 44+600, una delle più belle zone paesaggistiche dell'area;
    - nei pressi del km 47 la Cava di Ispica, area ricca di testimonianze archeologiche;
    - al km 48+200 la cava Miniciucci, tipico ambiente di cava iblea;
    - al km 66, il torrente Modica-Scicli;
    - al km 68, il Convento delle Milizie;
    - fra i km 73 e 74 il Fiume Irmínio nell'area di Cozzo Galesi, una delle zone più belle del corso d'acqua, peraltro coperto da uno dei primi vincoli paesaggistici istituiti nella Provincia;
    - fra la stazione di Ragusa e quella di Vittoria, la cava del torrente Petraro, caratterizzata da ricca vegetazione autoctona, e l'area di Passolato, dove si interferisce con una vasta area archeologica e si determina una intrusione visuale rispetto al Castello di Donnafugata;
    - sempre fra la Stazione di Ragusa e quella di Vittoria, la Riserva Naturale Orientata Pineta di Vittoria, una delle realtà protette più interessanti degli iblei, dove si sviluppa il Pino d'Aleppo;

- fra la Stazione di Vittoria e quella di Gela, la riserva regionale del Biviere di Gela;  
per quanto riguarda i profili ambientali:

- il tracciato autostradale si sviluppa per circa 90 km con andamento parallelo o subparallelo alla linea di costa, interessando prevalentemente la fascia pedecollinare delle piane costiere ed i primi contrafforti collinari, con un andamento tortuoso ed impegnativo sotto il profilo altimetrico, interessando prevalentemente terreni agricoli od incolti, e scavalcando numerose incisioni vallive ortogonali alla linea di costa. In particolare, la prima parte del tracciato (da Rosolini a S. Croce Camerina) si sviluppa su ambiti territoriali poco antropizzati, tuttora caratterizzati da significative valenze ambientali e paesaggistiche; successivamente, il tracciato piega verso l'interno in direzione di Comiso, interessando il versante sinistro dell'Ippari, costeggiando la Riserva naturale del Pino d'Aleppo, per poi piegare nuovamente a ovest, passando a Nord di Vittoria, attraversando in viadotto l'ampia vallata del fiume Dirillo, e giungere quindi a Gela;
- i principali corsi d'acqua direttamente o indirettamente interferiti dal tracciato autostradale sono il fiume Gela, il fiume Acate o Dirillo, il fiume Ippari, la cava Renna, il fiume Irmínio, la cava d'Ispica, la cava Scardina. In generale la rete idrografica del territorio interessato dal progetto è complessa, con reticoli fluviali di forma dendritica e con bacini generalmente di modeste dimensioni;
- il progetto prevede la realizzazione di un sistema di vasche di raccolta delle acque di prima pioggia e di accumulo di eventuali sversamenti accidentali, i cui criteri di dimensionamento dovranno peraltro essere approfonditi e verificati in sede di progettazione esecutiva; la realizzazione delle opere necessarie al confinamento delle acque defluenti dalla piattaforma autostradale appare comunque giustificata dalla vulnerabilità dell'acquifero evidenziata dallo studio di impatto, secondo i cui autori le condizioni di elevata vulnerabilità sono state confermate durante alcuni prelievi d'acqua eseguiti, nell'ambito della redazione del Piano Territoriale Provinciale, in diverse zone;
- lo studio di impatto ambientale individua 24 recettori (sul totale di 74) in corrispondenza dei quali il livello sonoro atteso all'anno 2020 supera lo stesso limite. In corrispondenza di tali recettori, lo studio di impatto ambientale prevede la realizzazione di altrettanti interventi di abbattimento (barriere fonoassorbenti);
- in termini generali, i principali impatti del progetto sono da ricondurre all'interferenza della nuova infrastruttura con l'assetto territoriale e paesaggistico dei siti interessati dal tracciato; in questo senso, le più rilevanti emergenze evidenziate sono state puntualmente analizzate e valutate, e hanno richiesto l'elaborazione di alcune varianti progettuali;
  - variante altimetrica del lotto n. 8 tra le progr. di progetto 51+633,30 e 56+863,16;
  - variante "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 tra le progr. di progetto 69+100,68 e 73+721,68;
  - variante plano-altimetrica "Irmínio" ai lotti n. 10 e 11 tra le progr. di progetto 74+500 e 84+364,98;
  - variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progr. di progetto 84+836,79 e 91+283,10;
  - variante altimetrica al lotto n. 14 tra le progr. di progetto 110+629,37 e 113+979,37;
  - variante plano-altimetrica "Dirillo" ai lotti n. 15 e 16 tra le progr. di progetto 120+680,18 e 129+548,33;



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

valutato che:

- il progetto viene riconosciuto come strategico ai fini dello sviluppo sociale ed economico della costa sud orientale della Sicilia da diversi strumenti programmatici di settore, ed in particolare dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica adottato con DPR 14 marzo 2001;
- gli scenari di previsione elaborati dai progettisti circa il traffico che utilizzerà la nuova direttrice autostradale definiscono per contro flussi di traffico che, nel breve e medio termine, assumono valenze quanto meno modeste rispetto alla capacità che il nuovo asse renderà disponibile. Ciò nonostante, l'analisi Benefici / Costi elaborata dai progettisti quantifica un saggio di rendimento interno dell'investimento abbondantemente positivo, anche a valle delle varianti progettuali individuate nel corso dell'istruttoria; nell'ambito dell'istruttoria, sono emersi diversi elementi di perplessità circa la consistenza metodologica e la completezza delle voci considerate nello sviluppo dell'analisi Benefici / Costi, delle cui conclusioni si prende, comunque, atto senza dividerne l'impostazione metodologica;
- il progetto interessa, per una parte consistente del suo tracciato (orientativamente tutto il primo tratto, compreso fra Rosolini e S. Croce Camerina, nonché l'ultima parte del tracciato, che comprende l'attraversamento della vallata del Dirillo ed il superamento del passo Pantanelle in direzione Gela) ambiti territoriali di evidente pregio naturalistico e paesaggistico, caratterizzati dalla presenza di emergenze di carattere geomorfologico, botanico, vegetazionale ed ecosistemico (cave, corsi d'acqua, ambiti collinari naturali e paesaggi agrari);
- l'individuazione e la caratterizzazione quantitativa e qualitativa degli impatti del progetto sono limitate ad un livello generale, adeguato ad una fase di progettazione che risulta essere, nei fatti, ancora limitata allo stadio preliminare;
- per quanto riguarda i potenziali impatti sul sistema idrografico superficiale, le indicazioni contenute nello studio di impatto ambientale circa l'opportunità di dotare il progetto di presidi di sicurezza atti ad evitare sversamenti accidentali e di acque di prima pioggia dalla piattaforma autostradale appaiono condivisibili, e dovranno essere recepite in sede di progettazione esecutiva;
- per quanto riguarda i potenziali impatti determinati dalle emissioni sonore del traffico in transito sulla nuova direttrice autostradale, le analisi e le stime contenute nella documentazione pubblicata consentono di caratterizzare in termini preliminari l'entità del problema, rispetto al quale appaiono, sempre in termini preliminari, condivisibili i criteri di posizionamento e dimensionamento delle opere di mitigazione; ciò nonostante, in sede di progettazione esecutiva dovranno essere predisposti più adeguati e dettagliati elaborati di analisi e progetto, che consentano di verificare con sufficiente affidabilità l'adeguatezza del progetto di mitigazione;
- indicazioni specifiche circa i potenziali impatti del tracciato sugli ambiti di rilievo ambientale e paesaggistico sono stati evidenziati nel corso del sopralluogo, ed hanno portato alla elaborazione di sei varianti di tracciato altimetriche e/o planimetriche, finalizzate a conseguire più soddisfacenti livelli di inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera;
- nel merito delle varianti, queste risultano tutte decisamente migliorative sotto il profilo ambientale; per quanto riguarda in particolare la variante "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 tra le progr. di progetto



- 69+100,68 e 73+721,68, risulta preferibile la soluzione in variante "altimetrica" sul tracciato di progetto, come rappresentata nell'elaborato A18-9/10-g01v del gennaio 2001;
- per quanto riguarda i profili economici, l'incremento dei costi conseguente alla realizzazione delle varianti, pur complessivamente significativo, risulta del tutto accettabile sia in termini di costo medio chilometrico (con il recepimento delle varianti, il costo dell'opera si colloca su una media di 30 miliardi / km, del tutto coerente con un progetto autostradale che si sviluppi su un territorio orograficamente complesso quale quello interessato dal tracciato di progetto) che in termini di redditività dell'investimento (il saggio di rendimento interno stimato dai progettisti dopo il recepimento delle varianti migliorative si attesta sull'8%);
  - i criteri generali di intervento previsti per le opere di inserimento ambientale, mitigazione paesaggistica e compensazione illustrati nei documenti di progetto (riferimenti) e nei documenti integrativi (riferimenti) sono in linea di massima condivisibili, e dovranno supportare un più minuto lavoro di progettazione dei singoli interventi in fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 54605 della Regione Sicilia del 27 settembre 2001, pervenuta il 10 ottobre 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *a seguito dell'esame della documentazione trasmessa, dei sopralluoghi effettuati e delle riunioni tenutesi presso il Ministero dell'Ambiente, valutate altresì le osservazioni pervenute, questa Amministrazione regionale ritiene che il tracciato sviluppato sull'ipotesi progettuale definita "B" sia quello che segue l'unico corridoio territoriale realmente utilizzabile. Tale tracciato, inoltre, a differenza di quello denominato "A", evita sostanzialmente intersezioni con le aree naturali protette. Si ritiene siano migliorative le varianti altimetriche e planoaltimetriche proposte a seguito delle osservazioni formulate durante la riunione del 17 gennaio 2001, formalizzate con nota del Ministero Ambiente n. 1762/VIA/A.0.13.G del 9.2.2001 e pervenute con nota del Consorzio per le Autostrade Siciliane n. 7642 dell'11.4.2001;*
- *per quanto riguarda la variante "Scicli" relativa ai lotti n. 9 e 10, con riferimento anche all'ulteriore documentazione integrativa pervenuta con nota n. 14286 del 25.7.2001, identificata con la dicitura "Elaborati integrativi luglio 2001", si osserva che il superamento della Cava ad una quota di circa 15 m inferiore a quella originaria può contribuire a rendere meno pesante l'inserimento dell'opera nel contesto. Inoltre l'ipotesi di attraversare l'area a sud del centro urbano di Scicli in sotterraneo, pur comportando maggiori oneri e un aumento delle quantità dei materiali da smaltire, ha un minor impatto paesaggistico e soddisfa le richieste formulate dal Comune. Non si concorda invece con quanto richiesto dal Comune in ordine agli svincoli di collegamento e si ritiene che l'aggancio debba avvenire soltanto attraverso la bretella di collegamento con la S.P. 39 posta oltre la cava e illustrata nell'elaborato integrativo di luglio 2001 tav. 2/3;*
- *la realizzazione dei singoli, lotti dovrà avvenire in maniera tale da consentire, oltre che la funzionalità, il maggior riutilizzo possibile dei materiali provenienti dalle opere di scavo. In*



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- particolare si raccomanda, quando possibile, di riutilizzare i suddetti materiali anche per una modellazione dei rilevati che consenta un buon raccordo planoaltimetrico con le caratteristiche morfologiche del territorio;
- per quanto riguarda tutte le eventuali prescrizioni relative alla mitigazione di impatti specifici, si rinvia a quanto indicato nel provvedimento di pronuncia dei ministeri competenti;
- tutto ciò premesso e sulla scorta delle superiori osservazioni, deve intendersi il parere di questa Amministrazione regionale espresso ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349 dell'8.7.1986;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/23098/01 del 29 novembre 2001, pervenuto in data 30 novembre 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- L'Assessorato Regionale dei Beni Culturali e Ambientali - Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Caltanissetta, Sezione per i Beni Paesistici, Naturali, Naturalistici ed Urbanistici, con nota n. 2207 del 23.10.2000, qui pervenuta in data 8.11.2000 prot. n. ST/407/24407, nel richiamare il proprio parere favorevole già espresso per il tratto di competenza con nota n. 2362 del 4.10.2000, qui pervenuta per conoscenza in data 26.10.2000 prot. n. ST/407/23278, ha ritenuto di consigliare che nell'elaborazione dei progetti esecutivi, relativamente alle recinzioni autostradali da realizzarsi in territori da sabbioso-arenacei, si preveda l'utilizzo di muretti in c.a. rivestiti con paramento esterno di pietra arenaria squadrata non listata. Con nota n. 1178 del 28.05.2001, qui pervenuta in data 8.08.2001 prot. n. ST/407/10585, la Soprintendenza, facendo seguito alle note di parere sopracitate, esaminato il nuovo tracciato dell'Autostrada Siracusa - Gela - che interesserà dal Km 124+750 (circa) al Km 133+549,81- il territorio del Comune di Gela (CL) - modificato, in alcuni tratti, con l'introduzione delle varianti richieste dal Ministero dell'Ambiente, ha comunicato il proprio parere favorevole definitivo.
- L'Assessorato Regionale Beni Culturali Ambientali e Pubblica Istruzione - Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Ragusa, Sezione per i Beni Paesistici, Naturali, Naturalistici ed Urbanistici, con nota n. 2305 del 26.07.2001, qui pervenuta in data 8.08.2001 prot. n. ST/407/10599, ha trasmesso copia delle note n. 1390 del 16.06.2001 con cui, con riferimento al tracciato ed alle nuove soluzioni progettuali adottate a seguito delle richieste del Ministero dell'Ambiente, ha espresso parere favorevole di massima.
- L'Assessorato Regionale Beni Culturali Ambientali e Pubblica Istruzione - Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Siracusa, con nota n. 10927 del 18.10.2001, qui pervenuta in data 25.10.2001 prot. n. ST/407/19081 ha espresso il proprio parere favorevole all'intervento in oggetto a condizione che venga prodotto specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale, corredato di adeguati elaborati di "rendering" ante e post operam, da elaborarsi secondo le sottoindicate direttive:
  1. "La trama del paesaggio rurale attraversato, dovrà essere evidenziata nelle sue peculiarità e valorizzandone le potenzialità, prevedendo un progetto di riequilibrio del paesaggio. In tale direzione, dovranno essere reperiti gli spazi e le aree necessarie per la realizzazione delle opere di compensazione ecologica, tenendo prioritariamente in considerazione le aree residuali dei



fondi agricoli già attraversati dall'infrastruttura e da questa suddivisi in zone marginali per la coltivazione, nonché la aree di cantiere e quelle destinate ad occupazione temporanea per il deposito dei materiali, mettendo in relazione i singoli interventi tra loro ed il paesaggio circostante in modo da definire una vera e propria rete in grado di delineare i nuovi valori ambientali e paesaggistici del paesaggio agrario interessato. In proposito, considerata la densità di presistenze connesse alle attività rurali che caratterizzano il territorio, sarà necessario specificare in dettaglio e rappresentare in scala adeguata gli interventi di riorganizzazione delle aree residuali quando questi siano resi necessari dalla presenza di manufatti, casali, masserie ed in genere, testimonianze architettoniche dell'uso storico dei suoli, il cui mantenimento va inserito a pieno titolo nel ridisegno del paesaggio.

2. Considerato che il paesaggio attuale, caratterizzato dalla steppa antropizzata, lembi di praterie aride pascolate e relitti di vegetazione legnosa originaria, testimonianza del rimaneggiamento operato dagli interventi antropici di deforestazione e attività agropastorale, oggi presenta un basso livello di biopotenzialità territoriale, che testimonia il forte impoverimento e la banalizzazione paesistica, esso dovrà essere riqualificato tramite un progetto di riequilibrio che permetta di aumentarne la biopotenzialità, valorizzando la vegetazione potenziale con creazione di ampie aree e fasce boscate e il ripristino - rafforzamento degli elementi tipici del paesaggio agrario tradizionale. Dovrà essere impiantata la vegetazione appartenente a quella potenziale, e quindi originaria, riscontrabile nei relitti di boscaglia ancora esistente e che vengono in parte intercettati dalla nuova infrastruttura; le essenze da impiantare dovranno appartenere alla fascia dell'Oleo-Ceraton e del Quercion Ilicis, compresa tutta la varietà degli arbusti, siepi e cespugli della macchia mediterranea, e a seconda delle condizioni pedologiche e microclimatiche delle varie zone. La densità arborea dovrà essere non minore di 50 alberi di alto fusto per ha, mentre quella arbustiva dovrà essere non inferiore a 100 arbusti per ha, secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico;
3. Anche per i tratti in trincea dovrà essere preferita una soluzione che non preveda di inserire ulteriori massi, inserendo sacche di terreno vegetale che ospitino idonea alberatura di alto fusto di tipo storicizzato o comunque metabolizzato all'interno del paesaggio, in modo da perseguire obiettivi che riconducano agli effetti di un paesaggio precedente a quello prodotto dalla forte antropizzazione, invece di accentuare il processo di impoverimento in atto;
4. Gli esemplari arborei di pregio presenti sul tracciato (ulivi, mandorli, carrubbi, ecc...) dovranno essere recuperati tramite appositi macchinari escavatori e sollevatori, e reimpiantati previa apposita progettazione del paesaggio di cui al punto 1;
5. Nelle eventuali aree agrumentate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura, dovrà essere salvaguardata la qualità paesistica esistente garantendo la sopravvivenza dell'impianto con la previsione di necessari sistemi di irrigazione e manutenzione; in alternativa dovrà prevedersi l'impianto di nuova vegetazione tra un sesto e l'altro, in modo da sostituire gradualmente l'agrumeto con la copertura arborea originaria dei luoghi;
6. Al fine di mitigare l'impatto dell'infrastruttura, dovrà essere considerata l'opportunità di



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

*abbassare le livellette previste;*

7. *Andrà evitato, per quanto possibile, il ricorso a tecniche di tipo artificiale, quali ad esempio le barriere insonorizzanti, i gabbioni metallici, o gli elementi modulari prefabbricati, a favore di interventi di tipo naturalistico e di bio-ingegneria;*
8. *Eventuali viadotti e i ponti previsti sulle incisioni torrentizie, dovranno essere progettati con l'obiettivo del massimo allontanamento dei piloni dai rispettivi alvei fluviali e golenali, tenendo in conto anche una realizzazione di adeguati archi portanti, nonché del ricorso a tipologie di qualità architettonica e formale che si configurino come elementi caratterizzanti del paesaggio. Per quanto attiene agli aspetti della Sezione III Archeologica, la Soprintendenza ritiene necessaria la sorveglianza dei lavori e l'esecuzione di eventuali saggi preventivi nell'ambito delle aree visualizzate in nero nella planimetria trasmessa dalla Soprintendenza medesima Consorzio Siciliano Autostradale, aree "indiziate della presenza di resti archeologici tutelabili ai sensi del D.Lgs 490/99".*

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, verificato che la variante apportate al percorso originario del tracciato autostradale, risulta migliorativo ai fini della tutela paesaggistica, in conformità di quanto comunicato dalle suddette Soprintendenze, esprime parere favorevole in ordine alla predetta richiesta del Consorzio per le Autostrade Siciliane, di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con la seguente ulteriore prescrizione:*

- la richiesta avanzata dalla Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Siracusa, di cui alla nota n. 10927 del 18.10.2001, di uno "specifico progetto di mitigazione dell'impatto paesaggistico e di inserimento e riqualificazione ambientale", è da intendersi estesa a tutto il tratto autostradale da realizzarsi, cioè dal km. 41+936,02 al km.132+200. Tale progetto, da elaborarsi nella fase progettuale esecutiva secondo le direttive specificate ai punti di cui sopra, dovrà essere sottoposto all'esame e alle valutazioni delle Soprintendenze Regionali competenti per territorio.*

*preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito sinteticamente si riportano:*

- Città di Ispica (RG) chiede al Ministro dell'Ambiente di non pronunciarsi prima di acquisire le determinazioni che il Consiglio Comunale di Ispica vorrà fare sul tracciato e sulle ricadute economiche e sociali;*
- Delibera della Giunta Municipale della Città di Ispica rileva che il tracciato danneggia il territorio del Comune di Ispica in quanto ne taglia il territorio isolandone la parte verso il mare;*
  - il tracciato interessa con una fascia di oltre 250 metri il territorio comunale proprio nella zona più produttiva ove insistono le produzioni serricole;*
  - il tracciato è previsto a circa 50 metri dalle grotte di San Marco che costituiscono un sito archeologico importante ed in corso di prospezione e scavo;*

- la pubblicazione della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale effettuata sulla testata a diffusione regionale non rispetta quanto previsto dall'art. 6 legge 349/86 in quanto tale testata è poco diffusa nel territorio interessato dall'opera.
- **Comune di Scicli (RG)** rileva che il tracciato proposto non trova piena coerenza nelle previsioni della variante generale al P.R.G. adottata con Del. C.C. n. 127/98;
  - il tracciato proposto, nel tratto compreso tra la S.P. n. 56 S. Marco-Cava d'Aliga ed il torrente Modica-Scicli, oltre che interferire con edifici esistenti, si pone in forte ed insanabile contraddizione con il disegno urbanistico proposto dal progettista nella variante generale al P.R.G.;
  - chiede di riconsiderare il tracciato nel tratto compreso tra la S.P. n. 56 S. Marco-Cava d'Aliga ed il torrente Modica-Scicli, trasladando lo stesso a monte dell'abitato di Scicli, coerentemente alla scelta progettuale operata nella variante generale al P.R.G..
- **Legambiente circolo "Il Carrubo" (RG)** rileva che le incisioni calcaree, dove scorrono corsi d'acqua caratterizzati dalla presenza del platano orientale e dalla trota macrostigma, dovranno essere scavalcate con alti viadotti che snaturerebbero il paesaggio. In particolare la vallata del fiume Irmínio è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.A. n. 1214 del 25/7/1981 dell'Assessorato ai beni culturali della Regione Siciliana. Inoltre diverse incisioni sono state individuate come SIC;
  - la Riserva naturale della Macchia-Foresta del fiume Irmínio, immediatamente a valle del tracciato autostradale, potrebbe subire danni dalla presenza di viadotti e gallerie;
  - la costruzione dell'autostrada richiederebbe un massiccio uso di cave che danneggerebbe l'ambiente circostante creando una grandissima quantità di rifiuti speciali inerti la cui collocazione risulta difficile a causa dell'inesistenza di discariche di tali materiali e della loro difficile reperibilità in aree densamente popolate;
  - il tracciato autostradale interesserebbe la fascia dell'Olea-Ceratonion causando l'abbattimento di migliaia di carrubi, palme nane, ginepri, lentischi, e la distruzione di muretti a secco e di masserie ottocentesche;
  - l'intervento proposto attualmente non ha nessuna motivazione economica in quanto l'autostrada fu pensata negli anni '60 per collegare i centri petrolchimici di Gela e Siracusa oggi ridimensionati ed in via di chiusura,
  - risulta in contrasto con i diversi strumenti urbanistici dei comuni e della provincia di Ragusa che non prevedono l'autostrada sul loro territorio;
  - risulta in contraddizione con i progetti elaborati dal tavolo di concertazione provinciale su Agenda 2000 che prevede l'incremento del turismo sostenibile attraverso un uso del territorio rispettoso dell'ambiente, in contrasto, quindi, con un'autostrada che corre parallela e vicina alla costa;
  - risulta in contrasto con il protocollo di Kyoto che impegna l'Italia alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, e quindi non è accettabile un aumento del traffico su gomma del 25%;
  - il tracciato proposto rappresenta un doppione in quanto si sviluppa parallelamente alla S.S. 115 nel tratto Comiso-Vittoria per la quale è in stadio avanzato l'ammodernamento.;



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- provocherebbe la sottrazione di aree agricole fertilissime destinate sia ad ortaggi in pieno campo che a primaricci in serra tanto che il consiglio comunale di Ispica ha chiesto di soprassedere alla costruzione dell'autostrada;
- rappresenta un rilevante consumo di suolo in un'area già interessata a processi di predesertificazione e soggetta in passato a vasti fenomeni di edificazione illegale.

## **Osservazioni pervenute dopo la ripubblicazione del 18 aprile 2001**

- **Comune di Scicli (RG)** conferma l'interesse per l'ipotesi di tracciato a monte dell'abitato. Si chiede di verificare la possibilità di individuare un tracciato che possa garantire il massimo grado di attuabilità dei comparti edificabili interessati, oltre che il previsto ampliamento della zona artigianale;
  - è opportuno che la prevista bretella di collegamento al punto depresso del torrente Modica-Scicli sia di facile innesto con le previsioni di viabilità contenute nella variante generale al P.R.G., in particolare in riferimento al previsto collegamento tra la S.P. 39 e la S.P. 95;
  - in considerazione del forte carico veicolare sopportato dalla S.P. 39 si chiede la possibilità di convogliare il traffico, in uscita dalla stazione di esazione, direttamente sulla circonvallazione di Donnalucata;
  - si richiede l'attuazione delle due ipotesi di collegamento alla viabilità locale. La bretella in direzione sud affronta e risolve la dislocazione nella fascia costiera delle attività agricole e turistiche. Il collegamento con la rotatoria di C/da Genovese, affronta e risolve il traffico leggero.
- **Città di Ispica (RG)** chiede come soluzione alternativa un tracciato che si sviluppi a monte di Cava d'Ispica, ed in subordine, l'attraversamento di Cava d'Ispica con manufatti che valorizzino la Cava stessa. Inoltre rileva che:
  - il tracciato proposto non è coerente con le previsioni della variante al P.R.G. adottato;
  - il Comune non è stato messo nelle condizioni di potersi pronunciare sul progetto in quanto non ha ricevuto gli elaborati per il parere di competenza;
  - dal punto di vista urbanistico il tracciato proposto costituisce una barriera fra la città di Ispica ed il mare;
  - il tracciato, interessando terreni a forte vocazione agricola specialistica, avrebbe un forte impatto sull'agricoltura locale;
  - il tracciato attraverserebbe le Grotte di San Marco, bene sottoposto a tutela da parte della Soprintendenza BB.CC.AA..

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## **E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lotti II e III dell'autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle provincie di Siracusa,

Ragusa e Caltanissetta, presentato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'opera è da considerarsi compatibile come da progetto pubblicato all'atto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale come integrato e modificato dalle varianti progettuali pubblicate dal proponente in data 18 aprile 2001. In particolare, il progetto esecutivo dovrà recepire le seguenti varianti elaborate e presentate nel gennaio 2001 (rif. All. 0, Elenco degli elaborati, Studio di Impatto Ambientale Parte Terza – Varianti, Gennaio 2001):
- variante altimetrica del lotto n. 8 tra le progr. di progetto 51+633,30 e 56+863,16;
  - variante altimetrica "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 tra le progr. di progetto 69+100,68 e 73+721,68 (planimetria come da elab. A18-9/10-g01v, profilo come da elab. A18-9/10-h01v).
  - variante plano-altimetrica "Irmínio" ai lotti n. 10 e 11 tra le progr. di progetto 74+500 e 84+364,98
  - variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progr. di progetto 84+836,79 e 91+283,10
  - variante altimetrica al lotto n. 14 tra le progr. di progetto 110+629,37 e 113+979,37
  - variante plano-altimetrica "Dirillo" ai lotti n. 15 e 16 tra le progr. di progetto 120+680,18 e 129+548,33.
- b) per quanto riguarda l'interferenza con la Riserva Naturale Orientata del Pino d'Aleppo, il progetto esecutivo dovrà recepire la soluzione modificata definita nell'elab. A18-13-a0v presentato nel luglio 2001, con lo spostamento a nord del tracciato della cabina elettrica a servizio della galleria Giumente; in ogni caso, preventivamente alla redazione del progetto esecutivo occorre ottenere il parere del Consiglio Regionale Protezione Patrimonio Naturale in relazione alla limitata interferenza residua con il perimetro della zona B (preriserva) della Riserva Naturale;
- c) in sede di progettazione esecutiva il proponente dovrà predisporre un più articolato e documentato quadro analitico e previsionale per quanto riguarda i seguenti profili ambientali:
- 1) inquinamento atmosferico ed acustico: dovranno essere prodotte adeguate simulazioni relative alla ricaduta di inquinanti atmosferici ed ai livelli di pressione sonora derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura lungo tutto il tracciato; il dimensionamento delle opere di mitigazione dell'impatto acustico di cui allo studio di impatto ambientale pubblicato ed alle relative integrazioni è da considerarsi preliminare, e dovrà essere puntualmente verificato mediante l'impiego di adeguati algoritmi di calcolo;
  - 2) fasi di cantierizzazione: dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che evidenzii i potenziali impatti determinati dalla costruzione dei manufatti (con particolare riferimento alla realizzazione dei viadotti) e le relative misure di mitigazione necessarie ad evitare danni al sistema delle "cave", dei corsi d'acqua (polveri, inquinamenti delle acque, danni alla vegetazione, ecc.) e delle riserve naturali "Pino d'Aleppo" e "Macchia Foresta del Fiume Irmínio".
  - 3) dovrà essere predisposto uno studio geologico più dettagliato con particolare riferimento alla valutazione delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni;
  - 4) anche se è condivisibile l'affermazione che la zona è nel complesso geomorfologicamente stabile, è necessaria una valutazione di maggiore dettaglio sulle refluenze che la



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- realizzazione delle singole opere, soprattutto viadotti, gallerie artificiali e trincee profonde, possono avere alla stabilità locale dei singoli siti;
- 5) dovrà essere predisposta una progettazione di dettaglio dei siti di discarica che ne evidenzii lo stato attuale, lo stato di progetto e le misure di inserimento e ricostruzione ambientale che verranno adottate;
  - 6) dovrà essere verificato il calcolo della rete di collettamento e delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Ove possibile, ed in relazione alle specifiche caratteristiche dei siti destinati ad ospitare le vasche di sicurezza, dovranno essere preferite soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali);
  - 7) dovrà infine essere predisposto un articolato ed approfondito progetto di inserimento ambientale e di mitigazione ambientale e paesaggistica, che traduca i criteri generali di inserimento presentati nei documenti di progetto e nello studio di impatto ambientale in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie;
- d) prima dell'avvio dei lavori il proponente dovrà presentare al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Sicilia gli elaborati di progetto esecutivo e gli elaborati di cui ai precedenti numeri da 1) a 7) per la verifica di ottemperanza;
  - e) considerata inoltre la sensibilità e la rilevanza ambientale del territorio interessato dal tracciato autostradale, i potenziali fattori di criticità determinati dalla realizzazione del progetto, nonché il modesto livello di progettazione degli interventi ed in particolare delle opere di mitigazione e delle soluzioni di inserimento ambientale, si ritiene inoltre opportuno proporre l'istituzione di uno specifico osservatorio (nel quale siano rappresentati il Ministero dell'Ambiente e i competenti uffici della Regione Siciliana) che possa seguire lo sviluppo del progetto esecutivo, garantendo una continua verifica dell'adeguatezza delle soluzioni progettate;
  - f) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

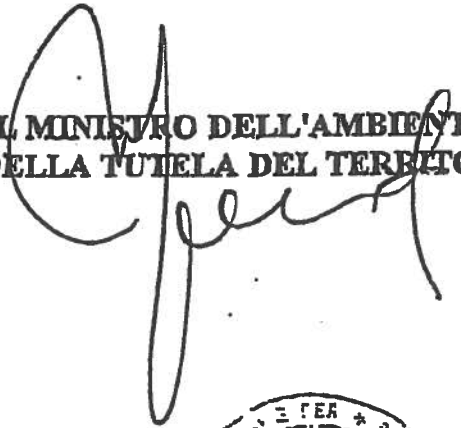


**DISPONE**

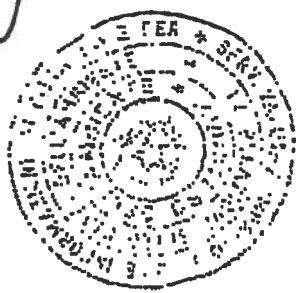
che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio per le Autostrade Siciliane, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alla Regione Sicilia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 21 GEN. 2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**



**IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
La presente copia fotostatica composta di n°..... fogli è conforme all'originale.  
Roma, li... 21.01.2002

