



*Il Ministro dell'Ambiente*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il prolungamento della viabilità Augusta tangenziale Catania, da realizzarsi nei Comuni di Catania e Augusta, presentata dal Consorzio della Provincia di Siracusa per la zona sud dell'area di sviluppo industriale della Sicilia Orientale, con sede in Siracusa, in data 14 dicembre 1990;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stesso Consorzio in data 8 marzo 1991;

**VISTO** il parere formulato in data 22 marzo 1991, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Consorzio della Provincia di Siracusa;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione del prolungamento del tratto viario Augusta-Catania per una lunghezza complessiva di 26,30 Km, l'infrastruttura interessa i Comuni di Catania, Lentini, Carlantini, Villasmundo, Augusta e Mellini;
- sono previsti interscambi con la vecchia strada per Ragusa, con la nuova Ragusana, con la strada per Villasmundo e Calantini e con la strada di Augusta;
- la sezione prevista è del II tipo CNR;
- le opere d'arte maggiori consistono in 10 viadotti e 4 gallerie per uno sviluppo complessivo in viadotto di 3.868 m. e 4.095 m. in galleria;

*GB*

- la finalità dell'intervento è quella di rendere pienamente funzionale l'intero sistema viario definito dal Piano Regolatore Generale dell'area industriale;
- i tempi di realizzazione della infrastruttura sono previsti in tre anni;

**osservato che:**

- l'analisi ambientale ha offerto numerosi spunti per l'ottimizzazione tecnica del tracciato di cui è stato curato l'inserimento paesaggistico;
- l'opera in programma si articola con sufficiente aderenza alla morfologia del territorio permettendo il contenimento del volume dei movimenti della terra occorrenti per la realizzazione del corpo stradale;
- la scelta tipologica delle opere d'arte risulta coerente con l'esigenza di contenere l'impatto delle stesse;

rimangono tuttavia situazioni locali dove si può manifestare un sensibile livello d'impatto in particolare:

- eccessivo impegno planimetrico di alcuni svincoli che si possono ridurre senza penalizzare la funzionalità degli stessi;
- attraversamento del fiume Simeto;
- possibilità di rilevante inquinamento all'imbocco della galleria di maggior estesa ove è prevista la corsia di arrampicamento;

**valutato che:**

- i criteri che hanno permesso la formulazione delle scelte tecniche sono basati sulle condizioni di vocazioni d'uso del suolo, sulla tutela della "risorsa fiume" e sulle condizioni insediative del territorio;
- il totale dei volumi di scavo eccede di circa un milione di mc la esigenza di riporto e, pertanto, sarà necessario porre a discarica tale volume di materiale;
- solo nove aree lungo il tracciato avranno pericolo di inquinamento acustico tale da richiedere interventi mitigativi;
- la realizzazione del tracciato in progetto contribuirà a risolvere positivamente il collegamento veloce tra le aree interessate, apportando benefici anche sulla viabilità secondaria;
- il traffico sulla litoranea raggiunge condizioni di criticità che hanno non trascurabili effetti ambientali;
- il recepimento in sede progettuale dalle risultanze delle analisi ambientali ha permesso di contenere all'origine le principali cause d'impatto;
- gli impatti residui, ineliminabili, sono stati opportunamente mitigati con specifiche tecniche costruttive, interventi di bio-ingegneria e altre opere di mitigazione;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso un parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) deve essere abolito lo svincolo previsto tra l'infrastruttura e la viabilità locale in asse alla progressiva km 2.635; si ritiene infatti eccessiva la sua incidenza ambientale in rapporto alle esigenze di circolazione;



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- b) dovrà essere modificato il sovrappasso della strada statale che attraversa il nuovo collegamento tra le progressive km 3.670 e km 3.926, secondo quanto suggerito in sede di sopralluogo e rappresentato dal proponente nella nota descrittiva delle "precisazioni di dettaglio relative al progetto di massima e allo studio di impatto ambientale" e indicato come "alternativa b";
- c) per quanto riguarda la proposta variante all'attraversamento della nuova Ragusana, tra le progressive km 10.500 e km 12.859, si è rilevato che il tracciato originario è preferibile. Qualora a causa degli edifici in corso di costruzione, si renda necessario ricorrere ad una variante, si dovrà optare per quella allegata alle sopraccitate "precisazioni di dettaglio"; in proposito si suggerisce un miglior equilibrio delle curvature di flesso, peraltro facilmente realizzabile, incrementando di circa 100 m il raggio planimetrico compreso tra il viadotto S. Leonardo e la galleria S. Filippo;
- d) considerata la pendenza longitudinale e lo sviluppo complessivo della galleria "Serena", sarà necessario prevedere almeno un camino di areazione e/o ventilatori, atti a garantire la riduzione del carico inquinante all'interno della galleria stessa; la localizzazione del camino dovrà essere verificata in funzione del carico inquinante introdotto in atmosfera;
- e) alla luce delle informazioni acquisite in ordine alla qualità portante dei terreni d'impianto, deve prevedersi una sensibile riduzione degli spessori previsti per lo strato di fondazione, al fine di evitare un eccessivo impiego di inerti pregiati non rinnovabili; in particolare, fatte salve eventuali situazioni locali, si ritiene compatibile uno spessore massimo della fondazione pari a 30 cm in luogo dei 50 cm previsti;
- f) onde evitare il rischio connesso al dilavamento della superficie stradale e il conseguente inquinamento dei corpi idrici superficiali, in corrispondenza della galleria Serena sono da prevedersi a monte, opere che evitino il ruscellamento delle acque (pioggia, percolazione e condensa) e a valle una vasca idonea a consentire lo spurgo periodico di eventuali liquami;
- g) in corrispondenza dello svincolo finale del tracciato, in prossimità di Augusta, deve prevedersi una riduzione delle aree occupate, tramite la parziale dismissione e una diversa organizzazione funzionale della viabilità locale a servizio dei complessi produttivi localizzati nella zona dello svincolo, così come indicato dal proponente nelle citate "precisazioni di dettaglio";
- h) in sede di approvazione del progetto esecutivo da parte degli organi competenti, dovrà essere verificata l'idoneità del progetto stesso per garantire:
- nei tratti di percorso in rilevato e/o in trincea, i necessari attraversamenti (sovrappassi e sottopassi) per l'accesso ai fondi da parte dei proprietari, nonché per il passaggio di animali selvatici e domestici;
  - che le opere di presidio idraulico della strada siano progettate e verificate affinché non si determinino sostanziali modifiche dei microbacini dei corpi idrici superficiali; la verifica dovrà altresì valutare l'eventuale influenza sul trasporto solido a mare e quindi su erosione e insabbiamento della costa;
  - che nel capitolato speciale d'appalto siano previste tutte le prescrizioni realizzative e le misure contrattuali atte a garantire il rispetto delle previsioni progettuali, gli interventi di minimizzazione di impatto e delle presenti prescrizioni;
- i) considerato che, pur nella sua completezza, lo studio d'impatto presenta alcune lacune in ordine all'analisi dell'impatto in costruzione, è necessario che preliminarmente alla richiesta di

*B*  
*GR*

apertura di nuove cave e/o discariche sia predisposto un dettagliato piano di lavoro da sottoporre agli organi competenti.

VISTA la nota della Regione Siciliana del 19 febbraio 1991, pervenuta il 21 marzo 1991, con cui si esprime parere positivo a condizione che si ottemperi alle prescrizioni appresso indicate:

- non sono identificati i volumi e le qualità dei materiali prelevati da ciascuna cava. Non sono stati, inoltre, presentate indicazioni relativamente ai progetti di recupero ambientale delle cave, che data la loro funzione di discarica, appaiono essere necessari. Non è specificato se tali cave siano autorizzate o meno;
- pur nella sua completezza, lo studio di impatto ambientale presenta negli elaborati grafici talune lacune riguardo una più agevole lettura dell'inserimento ambientale del tracciato, ad esempio: l'assenza della segnalazione planimetrica dei punti di vista relativi alla documentazione fotografica; l'assenza di profili, sezioni e prospettive riguardanti taluni tratti del tracciato in cui risulta essere particolarmente importante il corretto inserimento nel paesaggio. Le indicazioni di carattere esclusivamente planimetrico, infatti, pur se complete e ricche di informazioni non risultano essere, proprio per la loro natura, totalmente esaurienti ed esplicative;
- bisognerebbe valutare, con particolare attenzione, l'eventuale influenza sul trasporto solido a mare e quindi su erosione e insabbiamento della costa. Inoltre sarebbe opportuno che fosse stato illustrato il sistema di drenaggio delle acque e cioè se il progetto prevede il convogliamento in pochi punti delle acque di monte;
- particolare cura va posta circa la modalità di smaltimento delle acque piovane di lavaggio della strada e sul possibile inquinamento dei corpi idrici, soprattutto per quanto riguarda le gallerie in pendenza ove sarebbe opportuno prevedere, a monte, opere che evitino il ruscellamento delle acque;
- sarebbe necessario prevedere, almeno in taluni tratti del percorso, sottopassi atti a garantire il passaggio di animali selvatici e domestici e l'accesso ai fondi da parte dei proprietari;
- circa l'attraversamento del fiume Simeto bisogna che siano specificate le eventuali interferenze dell'opera con il regolare deflusso del fiume, sia in fase di costruzione che ad opera ultimata (eventuale deviazione del corso d'acqua, accorgimenti previsti per la salvaguardia delle falde di subalveo, conservazione degli argini, modifica delle portate, ecc.);
- l'esame del tracciato dell'opera ha inoltre evidenziato che il secondo svincolo al Km. 2,635 appare essere superfluo; il collegamento di questo alla S.S. 114 risulta essere a raso; l'area occupata ed il relativo impatto sull'ambiente appaiono essere spropositati rispetto all'utilità dello stesso;
- l'ultimo svincolo al km. 24,451 appare anch'esso occupare vaste aree; un più attento esame della situazione esistente, a parere di questa Amministrazione, potrebbe consentire una minore occupazione di aree con conseguente minore impatto sull'ambiente. Si potrebbe ad esempio usare, per l'accesso al chiarificatore, il tracciato della vecchia S.S. 114 eliminando un cavalcavia, semplificando il nodo e non sottraendo porzioni di territorio all'uso attuale. Il cavalcavia previsto al Km. 3,669 dovrebbe essere meglio studiato in quanto il tracciato, ad un sommario esame, appare possibile causa d'incidenti;



# Il Ministro dell'Ambiente

- per quanto riguarda la galleria, ove possibile, sarebbe opportuno prevedere dei camini per lo smaltimento dei gas di scarico, oltre a prevedere tutti gli altri accorgimenti d'uso per il ricambio dell'aria.

**VISTA** la nota del 23 agosto 1991, pervenuta il 12 settembre 1991, con cui il Ministero per i beni culturali ed ambientali esprime un parere negativo sull'opera proposta in quanto:

- la scelta di tale priorità infrastrutturale tende in effetti a "premiare" la denunciata inesistente e non realizzata "organica programmazione e corretta gestione del territorio", compito primario delle istituzioni preposte alla salvaguardia e protezione delle "risorse non rinnovabili" del territorio;
- la dettagliata analisi ambientale ed il particolare approfondimento dell'esame della componente paesaggio, rapportato alle sensibilità ecosistemiche richiamate dallo studio di V.I.A., ha fatto emergere la problematicità dell'impatto visivo-percettivo degli interventi rispetto ad ambiti delle aree golenali ed a queste limitrofe soggette alla L. 431/85;
- le implicazioni paesaggistiche negative, anche se notevolmente mitigate ed attutite dai provvedimenti suggeriti nel "quadro ambientale" e proposte in modo più operativo nel "quadro progettuale" non sembrano essere accettabili e compatibili con le qualità dei luoghi soggetti a tutela;
- in termine di protezione e salvaguardia delle connotazioni paesaggistico-panoramiche per ambiti riconosciuti quali lacerti di una naturalità spontanea in gran parte altamente vulnerabile, e le soluzioni di mitigazione proposte appaiono un sofisticato rimedio giustificativo per il tracciato prescelto;
- non potendosi disconoscere, peraltro, la esigenza di completare il sistema autostradale, in avanzato stato di realizzazione, appare necessario richiedere, completo di verifica di fattibilità, uno spostamento dell'asse stradale con un tracciato in gran parte parallelo alla attuale S.S. 114 che attraversando aree già caratterizzate da un processo antropico frutto di interventi programmati e spontanei, consenta di salvaguardare la persistente naturalità del paesaggio delle fasce spondali dei corsi d'acqua.

**CONSIDERATO** che il Ministero dell'ambiente, con nota del 7 febbraio 1992, chiedeva al Ministero per i beni culturali ed ambientali, di confermare o meno, anche alla luce di quanto espresso dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, il predetto parere del 23 agosto 1991 e convocava a tal fine una conferenza dei servizi in data 20 febbraio 1992; il Ministero per i beni culturali e ambientali, pur partecipando, non esprimeva alcun parere nè inviava alcuna successiva comunicazione. Con nota del 1° luglio 1992, questo Ministero richiedeva quindi il coordinamento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. A seguito di ulteriori solleciti e di una riunione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con nota del 14 luglio 1995, pervenuta in data 26 luglio 1995, il Ministero per i beni culturali ed ambientali confermava infine il proprio parere negativo;

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

- la Società "Leone la Ferla", osserva che il tracciato autostradale nel tratto tra il Km. 22.0 e 22.8 viene a trovarsi troppo vicino alla curva "La Ferla" esistente tra la masseria Petraro e la fabbrica di calce, ritenendo che ciò costituisca grave pregiudizio per una razionale ed economica coltivazione della cava stessa;
- esaminata l'osservazione si ritiene che non si possa accogliere per motivi sottoelencati:
- un'eventuale modifica di tracciato in zona comporterebbe particolari complessità costruttive per i vincoli posti dall'orografia dei luoghi (attraversamento del fosso Mulinello) e per la necessità di adeguare il previsto svincolo con viabilità esistente (prog. Km. 22.264);
- dal punto di vista ambientale si deve segnalare la presenza di una zona archeologica che vincola il progetto attuale; inoltre il necessario spostamento del viadotto Mulinello determinerebbe un più rilevante impatto visivo del tracciato;
- la strada si "avvicina alla cava", pertanto non si rilevano pregiudizi per una sua razionale ed economica coltivazione, fatta salva l'ipotesi di un ampliamento della cava stessa che non si ritiene di poter condividere.

**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;

### ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione del prolungamento della viabilità ASI tratto Augusta-tangenziale di Catania, da realizzarsi nei Comuni di Catania e Augusta, presentato dal Consorzio Asi di Siracusa.

### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Consorzio ASI, al Ministero dei lavori pubblici 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 - 7 DIC. 1995

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

*Samu*

**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**

*Autari*

*692*  
*Q*