



# Ministero dell'Ambiente

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE,  
INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE  
SULLO STATO DELL'AMBIENTE

Roma 5/11/2001

Alla Divisione I

Sede

Div: \_\_\_\_\_  
Prot. N. 461/CVIA  
Risposta al Foglio del  
N. \_\_\_\_\_

BORBY  
Seg. Ter V I  
5/11/01  
*[Signature]*

OGGETTO trasmissione parere.

Per il seguito di competenza si trasmette copia del seguente parere:  
n. 441 del 3.10.2001 relativo alla "Autostrada Siracusa Gela lotti II° e III°".

Il Segretario della Commissione V.I.A.  
(Sig.ra Luciana Lo Bello)

*Luciana Lo Bello*

Per ricevute  
Roma 5-11-01  
Augelli

**MINISTERO DELL'AMBIENTE**

**COMMISSIONE PER LE VALUTAZIONI DI IMPATTO AMBIENTALE**

Parere n. 443

del 3.10.2001

Bono  
Sp. Siracusa I  
5/11/01  
AR -

Progetto: **Autostrada Siracusa Gela  
lotti II e III**

Proponente: **Consorzio Autostrade Siciliane**

## LA COMMISSIONE PER LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

### Preso atto che

In data 23 giugno 2000 il Consorzio per le Autostrade Siciliane ha presentato al Ministero dell'Ambiente richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi art. 6 legge 349/1986, sul progetto dei lotti II e III dell'autostrada Siracusa – Gela, da Rosolini a Gela est;

Il progetto in istruttoria prevede il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela (secondo e terzo tronco), attualmente in esercizio limitatamente alla prima parte del primo tronco, da Siracusa a Cassibile;

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 in istruttoria riguarda dunque i due tronchi Rosolini-Ragusa e Ragusa-Gela, per uno sviluppo lineare di circa 90 km, dei quali viene pubblicato un progetto 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;

**Vista la relazione istruttoria, che costituisce parte integrante del presente parere**

### 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); in particolare, sono stati considerati i seguenti strumenti:

- Linee Guida del Piano territoriale paesistico regionale (Regione Sicilia, 1999)
- Piano territoriale cave e miniere della Provincia di Ragusa
- Decreto di istituzione della Riserva Naturale Orientata "Pino d'Aleppo" (Regione Sicilia, 1990);
- Decreto di istituzione della Riserva Naturale Speciale Biologica "Macchia Foresta del Fiume Irminio" (Regione Sicilia, 1985);
- Piano Regolatore Generale del Comune di Ispica
- Piano Regolatore Generale del Comune di Modica
- Piano Regolatore Generale del Comune di Scicli
- Piano Regolatore Generale del Comune di S. Croce Camerina
- Piano Regolatore Generale del Comune di Acate
- Piano Regolatore Comunale del Comune di Vittoria

### ***Per quanto riguarda i profili progettuali***

Il progetto in istruttoria riguarda il secondo e il terzo tronco dell'opera (da km 41+936 a 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 tronche 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;
- 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 Irminio 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;
- nel 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 Petrarò, 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 SIA 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 SIA 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 nel corso dell'istruttoria (e verificate direttamente nel corso del sopralluogo) sono state puntualmente analizzate e valutate, e sulla base di tali riscontri analitici si è quindi provveduto a richiedere l'elaborazione delle varianti progettuali elencate in altra parte della presente relazione. Sotto questo profilo nel corso dell'istruttoria sono state richieste al proponente integrazioni analitiche e conoscitive allo Studio di Impatto Ambientale, nonché la elaborazione di alcune varianti planoaltimetriche al progetto finalizzate a mitigarne l'impatto ambientale e paesaggistico in corrispondenza dei tratti più critici individuati nel corso del sopralluogo. Tali varianti sono le seguenti:

1. variante altimetrica del lotto n. 8 tra le prog. di progetto 51+633,30 e 56+863,16
2. variante "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 tra le progr. di progetto 69+100,68 e 73+721,68
3. variante plano-altimetrica "Irminio" ai lotti n. 10 e 11 tra le progr. di progetto 74+500 e 84+364,98
4. variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progr. di progetto 84+836,79 e 91+283,10
5. variante altimetrica al lotto n. 14 tra le progr. di progetto 110+629,37 e 113+979,37
6. variante plano-altimetrica "Dirillo" ai lotti n. 15 e 16 tra le progr. di progetto 120+680,18 e 129+548,33.

### **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 condividerne 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 SIA 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, a parere del gruppo istruttore 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**

Alla data odierna non risulta pervenuto il parere di competenza del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

In data 27 settembre 2001 è stato trasmesso il parere della Regione Siciliana, che si esprime positivamente sul tracciato di progetto e sulle varianti elaborate nell'ambito dell'istruttoria.

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti osservazioni:

- 1) **Sindaco del Comune di Scicli:** il tracciato proposto non trova piena coerenza con le previsioni della variante di PRG in quanto attraverserebbe le aree di espansione nelle contrade Jungi e Genovese, determinando una barriera all'espansione urbana verso la fascia costiera; di conseguenza, si propone lo spostamento del tracciato a monte dell'abitato di Scicli; più in particolare, il tracciato rende inattuabili previsioni della variante al PRG in fase di elaborazione di cui ai comparti C3, C4, per un totale di ca. 92.000 m<sup>3</sup>, che corrispondono a circa il 33% dell'intera volumetria insediabile sul territorio comunale; rende inattuabile il previsto ampliamento della zona artigianale; riduce l'estensione di aree con destinazione a servizi di interesse collettivo e verde pubblico attrezzato per un totale di ca. 120.000 m<sup>2</sup>.
- 2) **Sindaco del Comune di Scicli (in riferimento alla pubblicazione integrativa del 18 aprile 2001):** circa la Variante "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 il Sindaco osserva che la variante planoaltimetrica a valle del tracciato di progetto introdurrebbe nel territorio un elemento fisico di maggiore impatto, interferendo inoltre con il P.P.R. di C/da Genovese ed interessando aree fortemente antropizzate; la variante altimetrica al tracciato di progetto risulterebbe viceversa mitigare l'impatto del tracciato originario con le previsioni di cui alla Variante Generale del PRG – oggetto delle precedenti osservazioni del Comune di Scicli); nondimeno, il Sindaco osserva come anche tale variante implichi il ridisegno urbanistica dell'area interessata, e richiede che, nel prosieguo delle attività di progettazione, sia definito un tracciato che possa garantire il massimo grado di attuabilità dei comparti edificabili interessati nonché il previsto ampliamento della zona artigianale; occorre inoltre valutare le diverse soluzioni previste per il collegamento alla viabilità locale.
- 3) **Città di Ispica** (ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio Comunale): il tracciato taglia il territorio del Comune di Ispica isolandone la parte verso il mare; interferisce con le produzioni serricole del Comune; passa a circa 50 metri dalle grotte di S.Marco, sito archeologico in corso di prospezione e scavo.
- 4) **Sindaco della città di Ispica (in riferimento alla pubblicazione integrativa del 18 aprile 2001):** riprende sostanzialmente le motivazioni della opposizione al tracciato di progetto già espressa nelle precedenti osservazioni.
- 5) **Gruppi consiliari Democratici di Sinistra, Partito Popolare, Partito dei Comunisti Italiani e Socialisti Democratici Italiani del Consiglio Comunale di Scicli:** con riferimento alle osservazioni presentate dal Comune di Scicli, rilevano il fatto che tali osservazioni siano state inviate dal Sindaco senza un preventivo passaggio in



Consiglio Comunale ed osservano nel merito che il tracciato pubblicato è coerente con il PRG attualmente vigente e che nel dibattito consiliare sulla variante generale al PRG la gran parte dei gruppi consiliari ha sottolineato la necessità di prevedere, nel nuovo strumento, il tracciato autostradale come pubblicato.

- 6) **Circolo "Il Carrubo" Legambiente Ragusa:** si evidenziano le interferenze del tracciato con le incisioni calcaree ("cave") presenti nell'ambito territoriale, i cui corsi d'acqua sono caratterizzati dalla presenza del Platano orientale – specie endemica della Sicilia orientale – e della Trota macrostigma. In particolare si segnala l'esistenza di un vincolo paesaggistico della Regione Sicilia sulla vallata del fiume Irminio; si segnalano inoltre i potenziali impatti sulla Riserva Naturale della Macchia - Foresta del fiume Irminio, posta immediatamente a valle del tracciato autostradale, nonché quelli derivanti dall'apertura di cave necessarie all'approvvigionamento di inerti per la costruzione dell'autostrada; si evidenzia l'interferenza dell'intero tracciato con la fascia dell'Olea Ceratonion, che si concretizzerebbe nell'abbattimento di migliaia di carrubi, palme nane, ginepri, lentischi, muretti a secco. Più generalmente, Legambiente ritiene poco attuale la realizzazione di un progetto pensato negli anni '60 per collegare i centri petrolchimici di Gela e Siracusa, individuando elementi di contrasto fra il progetto stesso e le determinazioni del tavolo di concertazione provinciale su Agenda 2000 che prevede l'incremento del turismo sostenibile, nonché con gli orientamenti UE, che in sede di osservazioni al POR Sicilia avrebbe fatto rilevare che prima di procedere alla realizzazione di nuove autostrade occorre riequilibrare i diversi modi di trasporto.

Nel merito delle osservazioni presentate da enti locali e associazioni, si propongono le seguenti controdeduzioni:

- 1) Quanto alla interferenza del tracciato di progetto con le previsioni della variante di PRG del Comune di Scicli, si ritiene che tale interferenza, laddove non assume valenza strategica ma limitata alla fascia di ingombro e di rispetto, non possa comunque giustificare la traslazione del tracciato e del casello a monte dell'abitato, in quanto tale scelta si tradurrebbe in un netto peggioramento delle prestazioni funzionali dello stesso svincolo, oltre che interferire con ambiti territoriali di maggiore pregio e sensibilità ambientale e paesaggistica.
- 2) Il Comune di Ispica osserva circa l'interposizione del tracciato fra l'area urbana e la costa, interposizione che si tradurrebbe in un vincolo allo sviluppo urbano verso la linea di costa. Nel merito, si ritiene che – giusta la posizione pedecollinare del centro abitato, testimoniata anche dagli insediamenti rupestri della Cava omonima – qualsiasi tracciato parallelo alla linea di costa verrebbe ad interpersi fra questa e la fascia collinare, a meno di non traslarlo, anche in questo caso, verso monte, dove però ben più significativi sarebbero gli impatti sui beni paesaggistici ed ambientali significative (nel caso, segnatamente, la cava di Ispica), e meno convincenti sarebbero le prestazioni funzionali dello stesso. Per quanto riguarda l'interferenza del tracciato con la zona archeologica di San Marco, dalle informazioni acquisite risulta che il tracciato si pone all'esterno sia della zona di rispetto assoluto che della zona edificabile subordinata perimetrata dal relativo decreto di vincolo, ponendosi ad una distanza di oltre 200 metri dalla catacomba di San Marco.

- 3) Quanto alle osservazioni di Legambiente, si rileva che, essendo il tracciato parallelo alla costa, l'attraversamento dei corsi d'acqua appaia inevitabile, avendo questi – viceversa – andamento ortogonale alla stessa. Il problema che si pone è dunque quello di individuare in quale punto attraversare i corsi d'acqua, e con quali tipologie progettuali. Sotto questo profilo, la Commissione valuta che le numerose modifiche planoaltimetriche e tipologiche intervenute nell'evoluzione del progetto a seguito delle indicazioni della locale Soprintendenza e, più recentemente, nel corso dell'istruttoria VIA, evidenzino gli sforzi compiuti per minimizzare l'impatto del tracciato di progetto, compreso quello sui corsi d'acqua. Ciò vale sia per quanto riguarda le cave (ed in particolare la cava di Ispica) che per quanto riguarda i corsi d'acqua (una delle varianti planoaltimetriche individuate nel corso dell'istruttoria riguarda proprio l'attraversamento dell'Irminio).

### **Tutto quanto sopra considerato e valutato**

#### **La Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale**

Esprime il parere che il progetto dei lotti II e III dell'autostrada Siracusa – Gela, da Rosolini a Gela est possa essere considerato compatibile con l'ambiente coinvolto nel rispetto delle seguenti condizioni e prescrizioni.

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 19 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)

1. variante altimetrica del lotto n. 8 tra le prog. di progetto 51+633,30 e 56+863,16;
2. 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).
3. variante plano-altimetrica "Irminio" ai lotti n. 10 e 11 tra le progr. di progetto 74+500 e 84+364,98
4. variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progr. di progetto 84+836,79 e 91+283,10
5. variante altimetrica al lotto n. 14 tra le progr. di progetto 110+629,37 e 113+979,37
6. variante plano-altimetrica "Dirillo" ai lotti n. 15 e 16 tra le progr. di progetto 120+680,18 e 129+548,33.

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.

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:

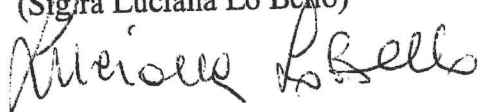
- a) Inquinamento atmosferico ed acustico: dovranno essere prodotte adeguate simulazioni relative alla ricaduta di inquinanti atmosferici ed ai livelli di pressione sonora derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura lungo tutto il tracciato; il dimensionamento delle opere di mitigazione dell'impatto acustico di cui allo SIA pubblicato ed alle relative integrazioni è da considerarsi preliminare, e dovrà essere puntualmente verificato mediante l'impiego di adeguati algoritmi di calcolo;
- b) Fasi di cantierizzazione: dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che evidenzi 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 Irminio".
- c) Dovrà essere predisposto uno studio geologico più dettagliato con particolare riferimento alla valutazione delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni.
- d) 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 realizzazione delle singole opere, soprattutto viadotti, gallerie artificiali e trincee profonde, possono avere alla stabilità locale dei singoli siti.
- e) Dovrà essere predisposta una progettazione di dettaglio dei siti di discarica che ne evidenzi lo stato attuale, lo stato di progetto e le misure di inserimento e ricostruzione ambientale che verranno adottate.
- f) 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).
- g) 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 SIA in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie.

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 alle precedenti lettere da a) a f) per la verifica di ottemperanza.

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.

IL SEGRETARIO  
DELLA COMMISSIONE V.I.A.  
(Sig.ra Luciana Lo Bello)



IL PRESIDENTE  
DELLA COMMISSIONE V.I.A.  
(Prof.ssa Maria Rosa Vittadini)

