



Codice Procedura: 1793

Sigla Progetto: PA_035_VIAR002

Proponente: ANAS S.P.A.

Procedimento: Procedura di Verifica Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

OGGETTO: *“S.S. N. 118 - TRATTO MARINEO-CORLEONE. MIGLIORAMENTO E INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA TRA KM 10,5 (MARINEO) E KM 17,3 (BIVIO FICUZZA) COMPRENSIVO DEI LOTTI L1 E L2 (STRALCIO), MEDIANTE INTERVENTI PUNTUALI E DIFFUSI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA.”*

PARERE SOTTOCOMMISSIONE AMBIENTE S1 - C.T.S. n. 23/2022 del 27/04/2022

VISTO l'art. 91 della Legge Regionale n. 9 del 7 maggio 2015 recante “Norme in materia di autorizzazione ambientali di competenza regionale”, come integrato con l'art. 44 della Legge Regionale n. 3 del 17/03/2016;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.P.R. n. 357 dell'8/03/1997 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.Lgs. 387/2003;

VISTO il Decreto Legislativo 3 marzo 2011, n. 28;

VISTO il D.A. n. 207/Gab. del 17/05/2016 - Costituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il D.A. n. 142/GAB del 18/04/2018 che regola il funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 295/GAB del 28/06/2019 che approva la “Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti”;

VISTO il D.A. n. 57/GAB del 28/2/2020 che regola il funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 311/GAB del 23/07/2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il nuovo Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;

VISTO il D.A. n. 318/GAB del 31/07/2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;



VISTO il D.A. n. 414/GAB del 19/12/2019 di nomina di nn. 4 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti;

VISTO il D.A. n° 285/GAB del 3 novembre 2020, di nomina del Segretario della CTS.

VISTO il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di nn. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 di regolamentazione del funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, con il quale è stato sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020;

VISTO il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione della CTS e di nomina di due componenti ad integrazione del Nucleo di coordinamento;

VISTO il D.A. n. 24/GAB del 31 gennaio 2022 di nomina di n. 1 componente ad integrazione della CTS;

RILEVATO che con D.D.G. n. 195 del 26/03/2020 l'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana ha approvato il Protocollo d'intesa con ARPA Sicilia, che prevede l'affidamento all'istituto delle verifiche di ottemperanza dei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza regionale relative alle componenti: atmosfera; ambiente idrico (limitatamente agli aspetti qualitativi); suolo e sottosuolo; radiazioni ionizzanti e non; rumore e vibrazione;

LETTO il citato protocollo d'intesa e le allegate Linee-guida per la predisposizione dei quadri prescrittivi;

VISTO il Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137" e ss.mm.ii.;

VISTA l'istanza di verifica di valutazione preliminare *ex art. 6 comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006* presentata dalla ditta Proponente, giusta nota assunta al prot. D.R.A. n. 86979 del 27/12/2021;

VISTA la nota prot. A.R.T.A. n. 8475 del 11/02/2022, nella quale il Servizio I evidenzia che a seguito della richiesta avanzata dallo stesso Servizio con nota prot. n. 4675 del 27.01.2022 la Società proponente, con nota integrativa di riscontro acquisita al prot. n. 8124 del 09.02.2022, ha depositato nel Portale Valutazioni Ambientali la documentazione integrativa. Nella medesima nota viene comunicato, al fine dell'espletamento dell'istruttoria tecnica di competenza (art. 3 comma 1 lettera a.4 del D.A. n. 265/GAB del 15/12/2021), che è stata pubblicata sul Portale Valutazioni Ambientali la documentazione relativa al progetto in esame.

RIBADITO che, ai sensi del D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021, ogni connesso accertamento e valutazione è di competenza del Servizio I del Dipartimento Regionale Ambiente della Regione Siciliana;

LETTO l'art. 3, comma I, lett. a.4 del D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021;

VISTA la nota di assegnazione al gruppo istruttore;



CONSIDERATA l'urgenza di provvedere, stante i termini ristretti definiti dal D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021;

LETTI i seguenti elaborati trasmessi dal proponente:

RS00OBB0001A0	01 - ISTANZA
RS00OBB0002A0	30 - SHAPE FILES (ZIP)
RS04EPF0001A0.____	PLANIMETRIA - TAV. 1 DI 2
RS04EPF0002A0.____	PLANIMETRIA - TAV. 2 DI 2
RS04EPF0003A0.____	PLANIMETRIA SU FOTOMOSAICO - TAV. 1 DI 2
RS04EPF0004A0.____	PLANIMETRIA SU FOTOMOSAICO - TAV. 2 DI 2
RS04EPF0005A0.____	PROFILO LONGITUDINALE DI PROGETTO- TAV. 1 DI 3
RS04EPF0006A0.____	PROFILO LONGITUDINALE DI PROGETTO - TAV. 2 DI 3
RS04EPF0007A0.____	PROFILO LONGITUDINALE DI PROGETTO - TAV. 3 DI 3
RS04EPF0008A0.____	BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI - SCHEDE DEGLI INTERVENTI
RS04EPF0009A0.____	COROGRAFIA GENERALE E ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE
RS04EPF0010A0.____	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA - REPERTORIO CARTOGRAFICO VARIE A3
RS04EPF0011A0.____	TRACCIATO PREFERENZIALE - REPERTORIO DELLE SEZIONI TIPO
RS04EPF0012A0.____	PLANIMETRIA AREE DI CANTIERE E VIABILITÀ DI SERVIZIO
RS04EPF0013A0.____	PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DEI SITI DI CAVA E DEPOSITO



RS04EPF0014A0.____	ANALISI DEL SISTEMA NATURALE: FISIONOMIA DELLA VEGETAZIONE E INDIVIDUAZIONE HABITAT ...
RS04EPF0015A0.____	ANALISI DEL SISTEMA ANTROPICO E PAESAGGISTICO: CARATTERI DEL SISTEMA INSEDIATIVO ...
RS04EPF0016A0.____	ANALISI DEL SISTEMA ANTROPICO E PAESAGGISTICO: EMERGENZE AMBIENTALI, STORICO-MONUMENTALI, ARCHEOLOGICHE
RS04EPF0017A0.____	ANALISI DEL SISTEMA ANTROPICO E PAESAGGISTICO: MORFOLOGIA DEL PAESAGGIO E ...
RS04EPF0018A0.____	PLANIMETRIA GENERALE DEGLI INTERVENTI
RS04EPF0019A0.____	TIPOLOGICI DEGLI INTERVENTI
RS04IST0001A0.____	DOCUMENTO DI SINTESI DELLE FINALITA' E DELLE CARATTERISTICHE DEL PROGETTO
RS04IST0001A0.____	ISTANZA
RS04ADD0001R0.____	DICHIARAZIONE_INCARICO_PROFESSIONISTI CON CI
RS04ADD0002R0.____	DICHIARAZIONE COMPLETEZZA
RS04ADD0003R0.____	DICHIARAZIONE_ELENCO_PROFESSIONISTI
RS04ADD0004R0.____	DICHIARAZIONE VERIDICITÀ

VISTO l'art. 6, co. 9, del D.lgs. 152/2006 e smi. «... Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. L'autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni, indicando se le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici devono essere assoggettati a verifica di assoggettabilità a VIA, a VIA, ovvero non rientrano nelle categorie di cui ai commi 6 o 7. «



CONSIDERATO che il Proponente nell'istanza afferma che

- *L'infrastruttura stradale esistente è assimilabile funzionalmente ad una strada extra urbana secondaria (Cat. C2), secondo il DM 5/11/2001.*
- *L'intervento riguarda la realizzazione dell'ammmodernamento con messa in sicurezza della S.S. 118 esistente tra l'innesto presso la S.S. n. 121 (Bolognetta) e Corleone al km 32 circa;*
- *esso consente di migliorare il collegamento tra gli abitati di Marineo e Corleone, favorendo anche una migliore relazione con la direttrice principale Palermo-Agrigento.*
- *La realizzazione dell'ammmodernamento previsto è finalizzato al miglioramento dei livelli di servizio e dei livelli di sicurezza, perseguendo inoltre l'ulteriore beneficio di avvicinare la provincia al capoluogo Palermo.*
- *Lo stato attuale dell'infrastruttura non garantisce i requisiti minimi di sicurezza non garantendo, in corrispondenza delle curve, la visuale sufficiente ad un eventuale necessità di arresto del veicolo;*
- *il tracciato è caratterizzato dalla presenza di numerosi accessi e intersezioni non facilmente percepibili dall'utenza che percorre la SS 118 anche per la presenza di ostacoli fissi come muri e barriere di sicurezza.*
- *La piattaforma esistente richiede interventi di regimazione delle acque e di rifacimento del pacchetto stradale.*
- *L'intervento proposto tende a conseguire il miglioramento dell'opera esistente attraverso:*
 - aumento della sicurezza e riduzione dell'incidentalità grazie all'adeguamento della piattaforma stradale tramite l'adeguamento della visibilità in curva, della disciplina degli accessi tramite la viabilità secondaria (cat. F2 o inferiori), della razionalizzazione delle intersezioni con l'inserimento di roatorie, la realizzazione di piazzole di sosta, una modifica altimetrica in corrispondenza del tratto finale del tracciato, rifacimento di tre ponti per la mitigazione del rischio idrogeologico, il rifacimento della pavimentazione stradale con adeguata definizione del pacchetto;*
 - della collocazione di nuove barriere di sicurezza, dell'eliminazione degli elementi di pericolo presenti a margine della viabilità esistente, integrazione della segnaletica stradale;*
 - incremento della durabilità dell'opera esistente attraverso interventi di protezione del corpo stradale con razionalizzazione del sistema di raccolta acque di piattaforma e diversante, stabilizzazione di versanti con l'inserimento di opere di sostegno a gravità mediante muri in gabbioni (due o tre livelli) realizzati in rete metallica e pietrame.*
- *L'intervento prevede inoltre interventi puntuali quali:*
 - *demolizione e ricostruzione di n. 3 ponticelli da 30 m (Gerudda, Salanza, Arcera);*
 - *inserimento di n. 5 piazzole di sosta;*
 - *inserimento di n. 3 roatorie in corrispondenza di incroci a raso con la viabilità secondaria;*
 - *sostituzione delle attuali opere di attraversamento minori con n. 5 tombini scatolari.*
- *Il progetto attraversa i comuni della Città Metropolitana di Palermo di Santa Cristina Gela, Piana degli Albanesi e Monreale.*

CONSIDERATO che il Proponente nel documento di sintesi prodotto evidenzia che *"Il corridoio di intervento lambisce le aree di grande valore naturalistico che fanno riferimento al" Bosco della Ficuzza", interessato da una fitta copertura di tutele."* e in particolare il tracciato si sviluppa ai margini dei seguenti siti di Rete Natura 2000, in relazione ai quali viene data anche un'adeguata descrizione:

- *ZSC – Zona Speciale di Conservazione – ITA020007 - Boschi di Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago (Ettari: 4627);*
- *ZPS - Zona di Protezione Speciale – ITA020048 – Monti Sicani, Rocca Busambra e Bosco della Ficuzza (Ettari: 8603);*



CONSIDERATO che il Proponente esegue un esame della Pianificazione comunale rappresentando in particolare quanto segue:

- *Dall'inserimento del tracciato in progetto, sugli elaborati della pianificazione urbanistica locale, emerge che gli interventi ricadono in aree con destinazione urbanistica agricola - "Zona E", o entro la fascia di rispetto stradale. Tale destinazione non costituisce fattore ostativo in ordine alla realizzabilità dell'opera, fatti salvi gli elementi di condizionamento derivanti dalle specifiche di zonizzazione e di vincolo (aree boscate, vincoli paesaggistico ambientali, ecc.). Sotto il profilo dell'inserimento urbanistico, questa lettura suggerisce altresì una serie di elementi di valutazione, utili ai fini dell'inserimento paesaggistico degli interventi nella trama rurale esistente.*
- *La gran parte degli interventi lungo il tracciato ricadono nel comune di Monreale dove si andrà ad operare in area agricola e in modo marginale con aree boschive e le rispettive fasce di rispetto.*
- *Dall'analisi effettuata si può concludere che il progetto di adeguamento non si pone in contrasto con gli scenari delineati dalla pianificazione locale e da quella sovraordinata, con le attenzioni dovute all'interferenza potenziale con le aree di valenza naturalistica, si può agevolmente delinearne il percorso di compatibilizzazione e conformazione urbanistica, da ricondurre nell'ambito di specifiche varianti di adeguamento cartografico.*

CONSIDERATO che il Proponente in relazione agli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale afferma che *"Il progetto di inserimento paesaggistico-ambientale è stato sviluppato, data la tipologia di intervento, con la finalità di mitigare gli effetti sul territorio attraverso l'integrazione delle opere con i caratteri del contesto e la riconnessione con gli elementi naturali e vegetazionali presenti. Sono stati individuati interventi a verde per ciascuna delle tipologie di intervento previste, secondo una logica di categorie di intervento puntuali legate da un disegno neoeccosistemico complessivo che si potrà sviluppare infase di attuazione con criteri scalari e modulari."*

CONSIDERATO che il Proponente, descrive e rappresenta gli interventi di sistemazione a verde proposti per le diverse tipologie di interventi lungo il tracciato, che consistono in:

- Sistemazione a verde delle rotatorie;
- Sistemazione a verde delle scarpate;
- Sistemazione a verde Opere d'arte maggiori;
- Sistemazione a verde Opere d'arte minori;

CONSIDERATO che il Proponente in relazione alla fase di cantiere rappresenta in particolare quanto segue:

- *Le interferenze sono sia di tipo diretto, in quanto i lavori determineranno inevitabili disagi all'utenza della S.S. 118 che subirà necessariamente delle interruzioni e delle deviazioni, che di tipo indiretto per effetto dei maggiori volumi di traffico che si registreranno sulla viabilità esistente interessata dai percorsi alternativi alla S.S. 118 e dai percorsi dei mezzi operativi di cantiere.*
- *La realizzazione degli interventi avverrà, fatta eccezione per la demolizione e ricostruzione in sede dei tre ponti, attraverso cantieri mobili operando con restringimenti provvisori della carreggiata.*
- *I criteri generali adottati per l'individuazione delle aree di cantiere sono stati definiti in relazione alle seguenti priorità:*
 - *ricercare localizzazioni in cui non ricadono coltivazioni di pregio (uliveti, frutteti e vigneti), al fine di evitare l'occupazione temporanea di suolo pregiato e successivi onerosi interventi di riqualificazione ambientale;*



- *ricercare aree in prossimità della strada in progetto o di strade locali ad essa facilmente connesse, al fine di individuare aree di stoccaggio facilmente raggiungibili dai mezzi di trasporto;*
- *individuare zone con caratteristiche morfologiche di adeguata estensione e modesta acclività, in modo da limitare le operazioni di sbancamento;*
- *evitare impatti su ricettori sensibili insediati in prossimità delle aree operative.*
- *Le aree di cantiere previste sono di due tipologie:*
 - *operative/logistiche, di maggiore estensione, localizzate in corrispondenza dell'infrastruttura ed attrezzate in maniera più o meno completa con uffici, spogliatoi, servizi, mensa, dormitori, magazzini, officine, etc;*
 - *temporanee, di minore estensione, localizzate in prossimità dell'area di ingombro del nuovo tracciato in corrispondenza delle opere d'arte più importanti.*
- *Il posizionamento dei vari fabbricati all'interno delle aree di cantierizzazione è stato progettato in modo tale da ottenere un disegno distributivo ordinato e per quanto possibile compatto; tutti i servizi sono accessibili mediante un'adeguata viabilità ed il numero dei parcheggi è stato calcolato in relazione alla domanda generata dal numero presunto di addetti.*
- *Le aree di cantiere saranno delimitate con una recinzione fissa per tutta la durata dei lavori e lungo tutto il perimetro dell'area di cantiere.*
- *Tutti gli accessi al cantiere saranno realizzati con cancelli chiudibili nell'orario non lavorativo; in prossimità degli accessi sarà posta la segnaletica informativa da rispettare per accedere al cantiere.*
- *Ai fini della sicurezza, nel cantiere sarà realizzata l'illuminazione artificiale del perimetro esterno e delle aree interne. Sarà inoltre prevista l'illuminazione di sicurezza nelle zone delle vie di esodo e dei locali dell'impianto per indicare le uscite di sicurezza.*
- *Il piano viabile dei percorsi di servizio e dei piazzali interni alle aree di cantiere sarà realizzato in gran parte con inerti di varie pezzature, miscelati secondo una opportuna curva granulometrica e adeguatamente costipati.*
- *Nelle zone in cui risulta possibile lo sversamento di sostanze inquinanti, quali le aree occupate dall'officina, dalle cisterne, dal lavaggio dei mezzi operativi e dal deposito dei casseri e delle armature, sarà posta in opera una pavimentazione impermeabile, delimitata da cordoli che consentano la raccolta delle acque meteoriche ed il relativo smaltimento.*
- *Per lo smaltimento dei reflui, sarà necessario ricorrere a impianti di depurazione e/o fosse Imhoff, mentre per l'approvvigionamento idrico si farà ricorso a idonee cisterne.*
- *Di seguito si riportano, in maniera indicativa e non esaustiva, le principali dotazioni impiantistiche dei cantieri:*
 - impianto di betonaggio*
 - impianto di trattamento delle acque reflue*
 - impianti elettrici dimessa a terra e di produzione in emergenza: elettrificazione fornita da ENEL mediante linee aeree alla tensione di 20kV in apposite cabine di ricezione predisposte nei rispettivi punti di allacciamento nelle località e con le potenze di utilizzo necessarie. La cabina di consegna sarà realizzata in prefabbricato metallico di tipo container, con spazi e ingombri come prescritto nelle prescrizioni ENEL, affiancata vi sarà la cabina di distribuzione primaria equipaggiata con gli interruttori di protezione per le linee di distribuzione primaria. Dalla cabina di distribuzione primaria si dipartiranno le alimentazioni alle cabine container secondarie.*
 - impianto di illuminazione: realizzato con proiettori del tipo stradale su palo (h.f.t. 10m).*
- *...nella pianificazione dei percorsi è stata posta particolare attenzione per evitare il transito dei veicoli pesanti all'interno delle aree urbanizzate.*
- *Le viabilità di cantiere vengono distinte nelle seguenti tipologie:*



- *Piste di cantiere: queste vie saranno realizzate e completate durante il primo periodo di cantierizzazione; esse saranno prevalentemente realizzate adattando percorsi coincidenti con il sedime della strada di progetto posti in fregio alla stessa, nonché disposte principalmente all'interno delle aree tematiche;*
- *Viabilità alternativa esistente interessata per gli intervertenti sulle opere maggiori: sono gli itinerari previsti durante i lavori di realizzazione delle opere maggiori.*
- *Viabilità principale esistente interessata dalla movimentazione dei mezzi d'opera: sono i percorsi presunti che compiranno i mezzi d'opera per il carico/scarico dei materiali dall e cave di prestito alle aree di cantiere ove sono previste le zone di stoccaggio.*
- *Per fornire utili elementi ai fini della valutazione su eventuali interferenze relative al traffico generato dai mezzi d'opera per l'approvvigionamento dei materiali, si dovrà eseguire una stima del traffico, in corrispondenza dei percorsi utilizzati in fase di lavorazione.*
- *L'analisi sarà condotta nelle seguenti ipotesi:*
 - *una capacità di trasporto media dei mezzi pari a 15 m³;*
 - *un orario di lavoro pari a 240 h/mese;*
 - *un coefficiente moltiplicativo per tenere conto della probabilità di incrocio tra due mezzi(A/Rvuoto/pieno) pari a 1,50;*
 - *un rapporto tra materiale compattato e materiale in banco pari a 1,20.*
- *La durata dei lavori è stata stimata in 800 giorni naturali e consecutivi.*
- *Nel calcolo della durata delle attività, definita con riferimento ad una produttività di progettoretenua necessaria per la realizzazione dell'opera entro i termini indicati dalla Stazione Appaltante, si è tenuto conto della prevedibile incidenza dei giorni di andamento stagionale sfavorevole, nonché della chiusura dei cantieri per festività.*
- *Dal punto di vista operativo si evidenziano i seguenti aspetti:*
 - 1) *Le opere d'arte maggiori di progetto, costituite dai ponti Gerudda, Salanza e Arcera rispettivamente di luce netta pari a 30, 30 e 20 m dovranno essere realizzate separatamente in maniera tale da non intercludere nessun fabbricato o accesso poderale. Durante la cantierizzazione di tali opere saranno utilizzati i tre anelli di viabilità alternativa indicati nell'inquadramento planimetrico, i quali dovranno essere soggetti ad interventi di risanamento delle pavimentazioni, quali ad esempio la sistemazione dei tappeti di usura o l'esecuzione di ricariche/rappezi localizzati con misto stabilizzato. Detti interventi saranno comunque da approfondirsi nelle successive fasi progettuali.*
 - 2) *La cantierizzazione dei tombini scatolari maggiori, presenti in numero complessivo di 5 lungo il tracciato di progetto, dovrà essere tale da consentire il mantenimento in esercizio della S.S.118. In particolare, come visibile dallo schema tipologico del presente elaborato, si procederà come segue:*
 - *Realizzazione della nuova opera mediante sistema a spinta in posizione non interferente con l'opera di attraversamento idraulico esistente (distanza circa 3 m);*
 - *Deviazione prima lato valle poi lato monte del corpo idrico con tecniche di ingegneria idraulica e naturalistica, sfruttando in questo modo il nuovo manufatto;*
 - *Ritombamento permanente del manufatto esistente con materiale proveniente dagli scavi o in prestito da cava*
 - 3) *La cantierizzazione dei tombini secondari, pensati con tipologia circolare DN 1500 e presenti in numero complessivo di 21 lungo il tracciato di progetto, dovrà avvenire mantenendo in esercizio la S.S. 118 e pertanto le fasi realizzative da prevedersi sono le stesse già descritte per i tombini scatolari.*
 - 4) *I muri di contenimento, previsti sia di sottoscarpa che di controripa e con altezze comprese tra 2e 3,5 m lungo il tracciato di progetto, saranno realizzati mantenendo in esercizio almeno parte della carreggiata della S.S. 118, predisponendo restringimenti di corsia o sensi unici alternati da approfondire nelle successive fasi progettuali.*

CONSIDERATO che il Proponente in relazione all'utilizzo di materiali e risorse rappresenta che:



- *Tutti i materiali di scavo saranno prevalentemente gestiti in regime di sottoprodotto ai sensi del DM 120/2017 in esclusione dal regime dei rifiuti, e conferiti presso siti di utilizzo esterni mentre, una aliquota minoritaria potrà anche essere gestita nell'ambito del regime dei rifiuti e conferita presso impianti esterni di recupero/smaltimento autorizzati.*
- *In questa fase di studio, non avendo ancora eseguito le attività d'indagine, non è possibile definire con esattezza le specifiche caratteristiche dei terreni interessati dai lavori, pertanto non è possibile ipotizzare delle percentuali di riutilizzo per le varie formazioni.*
- *Quindi in via cautelativa è stato considerato che tutto il materiale di scavo verrà gestito nell'ambito del regime dei rifiuti e conferito presso impianti esterni di recupero/smaltimento autorizzati e tutti i fabbisogni verranno forniti da siti di approvvigionamento esterni al cantiere.*
- *Da una valutazione preliminare, i lavori per la realizzazione dell'opera in oggetto porteranno alla produzione complessiva di materiali da scavo per circa 88.053 m³ (vol. geometrico).*
- *Il fabbisogno per la realizzazione dei rilevati risulta pari 39.658 m³ oltre a circa 3.526 m³ di fabbisogno di terreno vegetale e di 21.325 m³ di fabbisogno di misto granulare per la realizzazione della fondazione stradale.*
- *Nelle successive fasi progettuali, sulla base di un maggiore dettaglio progettuale, sarà aggiornato il bilancio materie valutando prioritariamente il possibile reimpiego dei materiali di scavo nell'ambito dello stesso progetto in funzione:*
 - o *delle caratteristiche geologico/tecniche e ambientali delle terre e rocce da scavo;*
 - o *della compatibilità con i fabbisogni previsti.*
- *I rifiuti inerti che derivano dalle operazioni di demolizione risultano essere caratterizzati da materiali di diversa natura.*
- *La possibilità di dover gestire questi prodotti è legata alla demolizione dei manufatti esistenti in calcestruzzo e/o cemento armato, muretti di contenimento in calcestruzzo, ecc.; pertanto nella categoria materiali da demolizioni possono rientrare varie tipologie di inerti quali ad esempio: calcestruzzo, cemento armato, laterizi ecc.*
- *Il riutilizzo o lo smaltimento di questi materiali sarà in funzione della quantità e della qualità risultante; essi potrebbero essere inviati al recupero in procedura semplificata ai sensi del D.M. 05 febbraio 1998, modificato dal D. M. del 5 aprile 2006 n. 186 e s.m.i., oppure gestiti come rifiuti nel rispetto di quanto indicato nella parte IV del D.Lgs.152/06.*
- *Sulla base di esperienze pregresse maturate in lavori simili i codici CER che possono essere attribuiti a questi materiali sono i seguenti:*
 - 17 01 01 cemento;
 - 17 01 02 mattoni;
 - 17 01 03 mattonelle e ceramiche;
 - 17 01 07 miscugli o scorie di cemento, mattoni, mattonelle e ceramiche, diverse da quelle
 - di cui alla voce 17 01 06
 - 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle
 - voci 17 09 01*, 17 09 02* e 17 09 03*.
- *Da una valutazione preliminare dalle demolizioni previste in progetto risulta la produzione di circa 5.395 m³ di calcestruzzo. A questi materiali si deve aggiungere anche la rimozione della piattaforma stradale esistente con la necessità del conferimento in impianto di recupero/discardica dei fresati stradali per le quantità eventualmente non riutilizzate nell'ambito della formazione del nuovo bitume necessario alla realizzazione delle opere in esame.*
- *Il codice che può essere attribuito a questa tipologia di rifiuto, previa verifica della pericolosità, potrà essere il CER 17 03 02 miscela bituminosa diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01. In via preliminare risulta una produzione di circa 13.004 m³ di fresato da conferire in impianto di recupero/discardica.*



CONSIDERATO che il Proponente in relazione alla individuazione delle aree di cava e di deposito, riportando una planimetria della ubicazione di tali aree presenti nell'intorno della zona di progetto, chiarisce in particolare che:

- *In questa fase progettuale (progetto di fattibilità tecnico-economica) è stata condotta un'analisi territoriale, sviluppata in un ambito sufficientemente esteso intorno all'area del tracciato stradale in progetto, volta all'individuazione dei potenziali siti estrattivi, degli impianti di recupero inerti e/o discariche utilizzabili rispettivamente per l'approvvigionamento dei materiali e per il conferimento delle terre in esubero che non troveranno reimpiego nell'ambito dello stesso progetto.*
- *Il sistema di approvvigionamento è stato definito tramite un'indagine, condotta nell'ambito territoriale di riferimento, volta all'individuazione delle aree estrattive ed alla loro caratterizzazione.*
- *Le cave individuate ricadono per quasi la totalità nel raggio di 20-30 Km dall'area dell'impianto e sono facilmente raggiungibili, direttamente tramite la stessa S.S. 118 ed alcune strade provinciali e locali.*
- *Riguardo le aree di deposito, stoccaggio e smaltimento dei materiali provenienti dagli scavi si specifica che:*
 - o *Il deposito temporaneo, limitato al solo terreno vegetale, avverrà nelle aree espropriate ubicate in prossimità dei cantieri operativi e degli svincoli;*
 - o *Le aree di stoccaggio definitivo e smaltimento sono rappresentate dalla cave dismesse con particolare riferimento a quella della cava "Valle Rena".*
- *Per quanto riguarda lo smaltimento dei materiali, le tipologie individuate sono tre:*
 - o *inerti provenienti da scavi e perforazioni;*
 - o *materiali provenienti dalle demolizioni;*
 - o *conglomerati provenienti da scarifica delle sedi stradali esistenti.*

CONSIDERATO che il Proponente riguardo alle interferenze dell'intervento in progetto con l'uso del suolo, producendo una cartografia con la sovrapposizione del tracciato sulla "carta dell'uso del suolo". Evidenzia in particolare che:

- *.. l'uso del suolo interessato dalla realizzazione degli interventi è di tipo agricolo costituito principalmente da seminativi semplici e colture arboree più o meno estensive, costituenti i seguenti sistemi:*
 - o *Superfici a dominante antropica e luoghi della trasformazione*
 - o *Paesaggi agrari e luoghi a dominante agricola*
 - o *Superfici e ambienti naturali e semi-naturali.*

CONSIDERATO che il Proponente riguardo alle interferenze con la componente vegetazionale e faunistica, producendo la "Carta della Natura" e la "Carta degli Habitat" con indicazione del tracciato stradale, chiarisce in particolare quanto segue:

- *Il tracciato della SS 118 oggetto degli interventi presenti nella proposta progettuale va a lambire in alcuni tratti l'area naturale costituita dalla Riserva Naturale Orientata "Bosco della Ficuzza, Rocca Busanbra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago", ambiente naturale tra i più ricchi dell'area occidentale della Sicilia in quanto caratterizzato da differenti tipologie ambientali e habitat.*
- *All'esterno dell'area protetta il paesaggio è quello agricolo coltivato principalmente seminativi semplici e colture erbacee estensive, per poi passare alle colture di vigneti, frutteti e oliveti.*
- *Nel corridoio interessato dagli interventi in progetto si possono individuare di numerose specie faunistiche vista la presenza di numerose tipologie di habitat.*



- Di seguito si riportano le principali specie faunistiche che caratterizzano alcuni habitat presenti lungo il tracciato della SS118:
 - o Corsi d'acqua e Boschi ripariali: presenza dei più comuni anfibi e nel periodo delle migrazioni di alcuni uccelli "limicoli"
 - o Lago di Scanzano: presenza durante il periodo estivo di uccelli migratori come "Ardea cinerea (airone cenerino)" e la "Nycticorax nycticorax"; presenza della fauna ittica come "Cyprinus auratus", del "Cirprinus carpio" e "Perca fluviatilis" e di epertofauna anche di rilievo come "Emys orbicularis"; inoltre costituisce un sito di nidificazione del "Podicepsnigricollis".
 - o Bosco della Ficuzza e Rocca Busanbra: presenza di endemici, di uccelli come aquila reale, capovaccaio, gracchio corallino, falconiformi nelle zone più rocciose; presenza della martora e dell'istrice e di entomofauna lapidicola.
- E' fondamentale, viste le caratteristiche descritte, evidenziare come la scelta degli interventi proposti, sviluppandosi di fatto in sede ed al margine esterno delle aree naturali protette, non comporta sottrazione di habitat e non determina l'introduzione nel territorio di barriere alla mobilità ed allo sviluppo delle comunità animali caratterizzanti il contesto di riferimento.

CONSIDERATO che il Proponente in relazione agli impatti potenziali rappresenta quanto segue:

Rumore e polveri

- Dal punto di vista degli impatti sulle componenti fisiche, rumore ed atmosfera, si osserva come l'intervento sviluppandosi in sede e non determinando per le sue caratteristiche incrementi di volumi di traffico, non comporta variazioni significative in termini di ricadute sulle abitazioni già oggi ubicate lungo il tracciato.
- Più nello specifico è importante altresì evidenziare come non si riscontrino recettori sensibili, scuole o strutture sanitarie, in prossimità del tracciato.
- Una volta realizzati gli interventi si otterrà, quindi, una migliore percorribilità dell'itinerario con ricadute positive sia in termini di sicurezza che in termini di fluidità del traffico e di conseguenza con miglioramento anche dal punto di vista delle emissioni inquinanti.
- Il disturbo arrecato sarà, pertanto, principalmente legato alla rumorosità in fase di realizzazione delle opere e quindi temporaneo e reversibile.
- In questa ottica i criteri che hanno guidato la scelta delle aree di cantiere fisse (cantiere base e cantiere operativo) sono stati:
 - o ricercare localizzazioni in cui non ricadono coltivazioni di pregio (uliveti, frutteti e vigneti), al fine di evitare l'occupazione temporanea di suolo pregiato e successivi onerosi interventi di riqualificazione ambientale;
 - o ricercare aree in prossimità della strada in progetto o di strade locali ad essa facilmente connesse, al fine di individuare aree di stoccaggio facilmente raggiungibili dai mezzi di trasporto;
 - o individuare zone con caratteristiche morfologiche di adeguata estensione e modesta acclività, in modo da limitare le operazioni di sbancamento;
 - o evitare impatti su ricettori sensibili insediati in prossimità delle aree operative.
 - o Oltre a ciò il progetto prevede l'adozione di accorgimenti atti a limitare comunque tale disturbo, qualcuno studio di dettaglio dell'organizzazione del cantiere base e del cantiere operativo, l'utilizzo di barriere fonoassorbenti provvisorie, l'impiego di macchine operatrici conformi alle Direttive CE ed inadeguato stato di manutenzione, ed infine lo svolgimento delle lavorazioni in orario diurno (al netto di eventuali specifiche e limitate esigenze).
 - o Per quanto riguarda le emissioni di polveri queste saranno limitate attraverso opportuni accorgimenti relativi alla copertura dei cumuli di materiale inerte e proveniente dalle fasi



scavo, al lavaggio dei mezzi, alla bagnatura delle aree e piste di cantiere nei periodi maggiormente secchi.

CONSIDERATO che il Proponente in relazione alla intervisibilità dell'infrastruttura in progetto, eseguendo un'analisi con la produzione di cartografie e ortofoto con indicazione del tracciato d'interesse progettuale, evidenzia in particolare quanto segue:

- *Il tratto della SS.118 oggetto di intervento, compreso tra Marineo e Ficuzza, si caratterizza per i diversi contesti paesaggistici che attraversa e per il modo con il quale il tracciato esistente si inserisce negli stessi e ne favorisce la percezione.*
- *La diversificata morfologia del territorio attraversato ha inciso sulla formazione e stratificazione di contesti paesaggistici che nel tempo hanno assunto caratteri e significati differenti.*
- *Da Nord a Sud si riconoscono tre contesti paesaggistici interessati dal passaggio della SS.118:*
 - il Paesaggio dei versanti collinari rurali, che connota il territorio tra Marineo, Godrano e Cefala Diana, ad Est delle montagne boscate della Riserva Naturale Orientata "Bosco della Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago".*
 - il Paesaggio dell'altopiano agricolo ondulato, che connota il territorio a Ovest delle Riserva Naturale Orientata "Bosco della Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago" e del Lago dello Scanzano, confinato a Nord dalla linea montuosa che collega Marineo a San Giuseppe Jato (Monte Leardo) e a Sud dalle pendici rocciose della Rocca Busambra.*
 - il Paesaggio montano boscato, al centro del territorio in oggetto, lambito ad Ovest dalla SS.118, costituito dai monti e dalle foreste della Riserva Naturale Orientata "Bosco della Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago".*
- *Più distanti, le linee montuose e rocciose del Monte Leardo a Nord e della Rocca Busambra a Sud, definiscono richiudendoli gli orizzonti visivi alla scala territoriale.*
- *Pur ricadendo in un contesto in cui l'intervisibilità può risultare elevata, la strada è percepibile soltanto a media distanza da punti in cui l'orografia lo consente e la vegetazione esistente non ne impedisce la visione.*
- *Data l'entità e la dimensione le opere in progetto, comunque, risultano visibili soltanto in avvicinamento all'infrastruttura.*
- *Non si riesce ad inquadrare o ad avere il colpo d'occhio sull'intero tracciato oggetto della proposta progettuale e le conseguenti trasformazioni dovute alla realizzazione delle opere previste.*
- *Gli stessi non interferiscono con visuali a scala panoramica, punti panoramici/coni visuali individuati dalla pianificazione vigente o punti di belvedere riconosciuti nella percezione condivisa dei luoghi, oppure con strade panoramiche o con altri punti di visuale notevoli.*
- *Gli interventi sono stati progettati con l'intento di migliorare i livelli di sicurezza dell'infrastruttura esistente in modo da non alterare le caratteristiche peculiari dei luoghi, le prospettive panoramiche, l'immagine paesaggistica e le componenti ambientali.*

CONSIDERATO che dal punto di vista geologico, il tracciato si sviluppa su argilliti, argille marnose e quarzareniti del Flysch Numidico dell'Oligocene – Miocene inferiore.

CONSIDERATO E VALUTATO che l'intervento in esame rientra, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii (Allegati alla parte seconda Allegato II-bis), tra i progetti di infrastrutture e in particolare tra le "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

VALUTATO che l'intervento, secondo quanto si riscontra dalla documentazione agli atti, non risulta essere stato oggetto in passato di alcuna valutazione ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii



VALUTATO che l'intervento riguarda un tratto stradale lungo circa 7 km con una durata dei lavori stimata in circa 800 giorni.

VALUTATO che vengono stimati circa 88.053 m³ di materiali da scavo.

CONSIDERATO E VALUTATO che il tracciato si sviluppa lungo i margini dei siti di Rete Natura 2000 ZSC – *Zona Speciale di Conservazione – ITA020007 - Boschi di Ficuzza, Rocca Busambra, Bosco del Cappelliere e Gorgo del Drago* e ZPS - *Zona di Protezione Speciale – ITA020048 – Monti Sicani, Rocca Busambra e Bosco della Ficuzza*, rispetto ai quali, in considerazione dei potenziali effetti diretti e indiretti che i lavori in progetto possono determinare su habitat e specie tutelate, risulta necessario attivare la procedura di VINCA ai sensi dell'art. 5 del D.A. 36/2022 Gab.

CONSIDERATO E VALUTATO che non si possono escludere potenziali impatti significativi negativi in fase di cantiere sulle componenti aria, rumore, acqua, suolo, vegetazione e fauna

VALUTATO che risulta necessario attivare la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA integrata con la procedura di VINCA ai sensi dell'art. 5 del D.A. 36/2022 Gab:

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

RITIENE

che il progetto “S.S. N. 118 - TRATTO MARINEO-CORLEONE. MIGLIORAMENTO E INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA TRA KM 10,5 (MARINEO) E KM 17,3 (BIVIO FICUZZA) COMPRESIVO DEI LOTTI L1 E L2 (STRALCIO), MEDIANTE INTERVENTI PUNTUALI E DIFFUSI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA” deve essere sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. integrata con la procedura di VINCA ai sensi dell'art. 5 del D.A. 36/2022 Gab.