

Cod. Procedura: 3631

Classifica: RG_003_T000004

Proponente: ANAS SPA

Procedimento: Verifica di ottemperanza parziale ai sensi dell'art. 28 comma 3 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale (art. 5 DPR 12.04.1996) di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2005;

OGGETTO: *VARIANTE ALLA S.S. 115 NEL TRATTO COMPRESO TRA IL KM 294+000 (SVINCOLO VITTORIA OVEST) E LA S.P. 20 DI COMISO SUD*

Parere C.T.S. n. 371 del 20/06/2025

Proponente	ANAS SPA
Sede Legale	Via Basilicata 29, Misterbianco (CT)
Capitale Sociale	
Legale Rappresentante	Ing. Maria Coppola in qualità di Responsabile del Procedimento
Progettisti	Ing. Carlo Maria Aimone Beltrami, R.T.I. D'AGOSTINO Angelo Antonio Costruzioni Generali S.r.l. e MAEG COSTRUZIONI S.p.a. (codice fiscale/P.IVA: 03030960268) – Mandante - LOMBARDI INGEGNERIA S.r.l. (P.IVA12151290157) Progettista indicato - ARCADIA S.r.l. (P.IVA: 02522250188), Dott. Roberto Moré, Dott. Mattia Biasioli.
Località del progetto	VITTORIA (RAGUSA), COMISO (RAGUSA)
Data presentazione al dipartimento	Prot. nr. 3649 del 21/01/2025
Data procedibilità	Prot. nr. 4510 del 27/01/2025
Versamento oneri istruttori	€ 4.000,00
Valore del Progetto	€ 116.641.852,37
Responsabile del procedimento	Antonio Patella
Responsabile istruttore del dipartimento	Salvatore Giacinto
Contenzioso	-

VISTE le Direttive 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, e 85/337/CEE del Consiglio, del 27

Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura 3631 Classifica RG_003_T000004– Proponente ANAS S.P.A.- VARIANTE ALLA S.S. 115 NEL TRATTO COMPRESO TRA IL KM 294+000 (SVINCOLO VITTORIA OVEST) E LA S.P. 20 DI COMISO SUD

giugno 1985, come modificata dalle direttive 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997, e 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, nonché riordino e coordinamento delle procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per la prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC);

VISTO il D.P.R. n. 357 del 08/03/1997 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e ss.mm.ii.;

VISTA la legge regionale 3 maggio 2001, n. 6, articolo 91 e successive modifiche ed integrazioni, recante norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il Decreto Legislativo n. 42/2004 e ss.mm.ii “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”;

VISTO il Decreto Legislativo 23 febbraio 2010, n. 49 “Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni”;

VISTO il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 46 “Attuazione della direttiva 2010/75/UE relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento)”;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 48 del 26 febbraio 2015 concernente: “Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione d'impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.)”, che individua l'Assessorato regionale del Territorio e dell'Ambiente quale Autorità Unica Ambientale competente in materia per l'istruttoria e la conseguente adozione dei provvedimenti conclusivi, ad eccezione dell'istruttoria e della conseguente adozione dei provvedimenti conclusivi concernenti l'autorizzazione integrata ambientale (AIA) in materia di rifiuti (punto 5 dell'Allegato VIII alla parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni);

VISTO l'art. 91 della legge regionale n. 9 del 07 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 n. 36 del 31 marzo 2023 “Codice degli appalti”

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

VISTO il D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo”;

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. 311/GAB del 23 luglio 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 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

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

VISTA la Delibera di G.R. n. 307 del 20 luglio 2020, “Competenza in materia di rilascio dei provvedimenti di valutazione d'impatto ambientale (VIA), di valutazione ambientale strategica (VAS), di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) e di valutazione di incidenza ambientale (VINCA)”.

VISTO il Protocollo di Legalità “Accordo Quadro Carlo Alberto Dalla Chiesa” stipulato il 12 luglio 2005 fra la Regione Siciliana, il Ministero dell'Interno, le Prefetture dell'Isola, l'Autorità di Vigilanza su Contratti Pubblici, l'INPS e l'INAIL.

VISTO il D.A. n. 285/GAB del 3 novembre 2020 con il quale è stato inserito un nuovo componente con le funzioni di segretario del Nucleo di Coordinamento;

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;

VISTA la legge regionale 15 aprile 2021, n. 9, (Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2021. Legge di stabilità regionale) ed in particolare l'art. 73 (Commissione tecnica specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale);

VISTA la Delibera di Giunta n. 266 del 17 giugno 2021 avente per oggetto: “Attuazione legge regionale 15 aprile 2021, n. 9, articolo 73. Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale”;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15/12/2021 con cui si è provveduto all'attualizzazione dell'organizzazione della CTS, in linea con le previsioni delle recenti modifiche normative ed in conformità alle direttive della Giunta Regionale;

VISTO il D.A. n. 273/GAB del 29/12/2021 con il quale, ai sensi dell'art. 73 della legge regionale 15 aprile 2021, n. 9, con decorrenza 1° gennaio 2022 e per la durata di tre anni, sono stati integrati i componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, completando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con ulteriori due nuovi componenti;

VISTO il D.A. n. 275/GAB del 31/12/2021 di mera rettifica del nominativo di un componente nominato con il predetto D.A. n. 273/GAB;

VISTO D.A. n. 24/GAB del 31/01/2022 con il quale si è provveduto a completare la Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 116/GAB del 27 maggio 2022 di nomina di nn. 5 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS;

VISTO il D.A. n. 170 del 26 luglio 2022 con il quale è prorogato, senza soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2022, l'incarico a 21 componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, modificando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con nuovi componenti;

VISTO il D.A. n. 310/Gab del 28.12.2022 di ricomposizione del nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo Presidente della CTS;

VISTO il D. A. 06/Gab del 13.01.2023 con il quale è stata riformulata, in via transitoria, la composizione del Nucleo di Coordinamento.

VISTA la deliberazione di Giunta Regionale n. 67 del 12 febbraio 2022 avente per oggetto: “Aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale Siciliano- PEARS”;

VISTO il D. A. 06/Gab del 13.01.2023 con il quale è stata riformulata, in via transitoria, la composizione del Nucleo di Coordinamento.

VISTO il D.A. n° 252/Gab. del 6 luglio 2023 con il quale è stata prorogata l'efficacia del D.A. n. 265/Gab. del 15 dicembre 2021 e del D.A. n. 06/Gab. del 19 gennaio 2022;

VISTO il D.A. n. 282/GAB del 09/08/2023 con il quale il Prof. Avv. Gaetano Armao è stato nominato Presidente della CTS;

VISTO il D.A. n. 284/GAB del 10/08/2023 con il quale sono stati confermati in via provvisoria i tre coordinatori del nucleo della CTS;

VISTO il D.A. n. 333/GAB del 02/10/2023 con il quale vengono nominati 23 commissari in aggiunta all'attuale composizione della CTS;

VISTI:

- il D.A. n. 365/GAB del 07/11/23 con il quale è stato nominato un nuovo componente della CTS;
- il D.A. n. 372/Gab del 09/11/2023 con il quale è stata rinnovata la nomina del Segretario della CTS,
- il D. A. n. 373/Gab del 09/11/2023 con il quale si è proceduto alla nomina di un nuovo componente della CTS;
- il D.A. n. 381/Gab del 20/11/2023 di nomina di un nuovo componente della CTS
- il D.A. n. 132/Gab del 17/04/2024 di nomina di undici nuovi componenti della CTS;

VISTO il D.A. 307/GAB del 03/10/24 di nomina di 2 componenti in sostituzione di altri scaduti e dimissionari;

VISTO il D.A. 328/GAB del 16/10/24 di nomina di un componente in sostituzione di altri scaduti e dimissionari;

VISTO il D.A. 337/GAB del 29/10/24 di nomina di un componente in sostituzione di altri scaduti e dimissionari;

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 del Responsabile del Servizio Valutazioni Ambientali **D.R.A. n. 536 del 01 luglio 2005** con il quale ai sensi del D.P.R. 12 aprile 1999, recepito con l'art. 91 della L.R. n. 6/2001, ha espresso parere favorevole con condizioni sul *Progetto Definitivo relativamente ai lavori di costruzione della Variante alla S.S. 115 tratto compreso fra il km. 294+00 svincolo Vittoria Ovest e la S.P. 20 di Comiso Sud*;

VISTO il **Parere C.T.S n. 23/2021 del 29.01.2021**;

VISTO il **Parere C.T.S n. 143/2021 del 26.05.2021**;

VISTO il **Decreto Assessoriale A.R.T.A. n. 113/GAB del 07 luglio 2021** con il quale è stata espletata la verifica di ottemperanza alle condizioni impartite dal D.R.S. n. 536 del 01 luglio 2005 rilasciato per il *Progetto Definitivo relativamente ai lavori di costruzione della Variante alla S.S. 115 tratto compreso fra il km. 294+00 svincolo Vittoria Ovest e la S.P. 20 di Comiso Sud*;

VISTA la nota del **13 febbraio 2024 Registro Ufficiale.U.0003596**, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Sicilia-Calabria, rimanendo in attesa "di ogni determinazione da assumere in conseguenza dell'annullamento dei sopra citati atti amministrativi Regionali (...)", ha trasmesso la **sentenza n. 1113/2022 emessa dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia** che accogliendo i ricorsi presentati (Registro Ricorsi n. 0333/2018) ha annullato degli atti tra cui "il decreto 113/GAB del 07 luglio 2021 dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana";

PRESO ATTO della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (Sezione Terza) **n. 1113/22 pubblicata il 20 aprile 2022** che "accoglie il ricorso per motivi aggiunti depositato in Segreteria il 16 ottobre 2021, e per gli effetti annulla il decreto 113/GAB del 07 luglio 2021 dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana";

CONSIDERATO che l'effetto dell'annullamento giurisdizionale dell'atto amministrativo comporta l'esecuzione della sentenza e che per l'effetto dell'art. 33, comma 2, cpa, le sentenze di primo grado sono esecutive;

VISTA la nota del Servizio 1 **D.R.A. prot. n. 17601 del 19 marzo 2024** relativa all'annullamento del Decreto A.R.T.A. n. 113/GAB del 07 luglio 2021 di verifica di ottemperanza alle condizioni impartite dal D.R.S. n. 536 del 01 luglio 2005;

VISTO il **D.A. n.130 /GAB del 17.04.2024** con il quale è stato annullato il Decreto dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente – Dipartimento dell'Ambiente, numero 113/GAB del 07 luglio 2021;



VISTA la nota prot. **4510 del 27/01/2025** del Servizio 1 recante oggetto: *“CP 3631 / IST. 3414 / RG3T/4 / Comuni di Vittoria e Comiso / “Variante alla S.S. 115, tratto compreso fra il km 294+000, svincolo Vittoria Ovest e la S.P. 20 di Comiso Sud”/ Verifica di ottemperanza parziale ai sensi dell’art. 28 comma 3 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale (art. 5 DPR 12.04.1996) di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2025/ Comunicazione di avvio del procedimento ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. 241/1990 e degli artt. 9 e 10 della l.r. 7/2019 / Richiesta verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali;*

CONSIDERATO che con istanza, acquisita al **prot. DRA n. 3649 del 21.01.2025**, depositata nel Portale Valutazioni Ambientali dell’ARTA, la Società Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha richiesto, per il progetto indicato in oggetto, la parziale, **“in quanto vengono escluse dalla presente richiesta le particelle censite al catasto con il n. 61 e 211 al foglio 14 del comune di Comiso”**, verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 28, comma 3 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. delle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell’art. 5 DPR 12.04.1996 (abrogato dal D. Lgs. 152/2006) di cui al **D.R.S. n. 536 del 01.07.2005**.

VISTA la nota prot. **DRA n. 5316 del 29/01/2025** trasmessa al Proponente, recante oggetto: *“Richiesta versamento oneri istruttori “;*

VISTA la nota **dell’ANAS del 17/02/2025**, di Trasmissione della Certificazione di pagamento degli oneri istruttori per il procedimento di Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art. 28 comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, istanza n.3414 del 21/01/2025. Rif. Nota prot. 0005316 del 29/01/2025, con la quale viene trasmessa la certificazione di pagamento di € 4.000,00 (euro quattromila/00) a favore della Regione Siciliana Dipartimento dell’Ambiente, Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” a titolo di oneri istruttori per la verifica di ottemperanza parziale dell’istanza n. 3414;

VISTO il **D.R.S. n. 536 del 01/07/2005** con il quale è stato rilasciato alla Società “ANAS S.p.A. il giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni sul *Progetto Definitivo di Variante alla SS115, tratto compreso fra il km 294+000, svincolo Vittoria Ovest e la SP 20 di Comiso Sud (ricadenti nei comuni di Comiso e Vittoria)* ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 12/04/96, recepito con l’art. 91 della L.R. n. 6/2001;

VISTE le Dichiarazioni rese dai Progettisti incaricati;

VISTE le seguenti prescrizioni ambientali previste del D.R.S. n. 536 del 01/07/2005:

1. Durante la fase di cantiere si dovrà procedere allo smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti verificando preventivamente la possibilità di riutilizzare gli stessi nell’ambito dei lavori in argomento conferendo gli eventuali residui eccedenti presso discariche regolarmente autorizzate, previa quantificazione delle capacità ricettive delle stesse.

2. Sempre in fase di cantiere, considerato che parte del tracciato si svilupperà in aree limitrofe ad edifici rurali esistenti ed a zone urbanizzate, dovrà essere predisposta ogni possibile misura mitigativa per limitare l’inquinamento atmosferico dovuto alla emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi meccanici utilizzati, mediante recinzione anche parziale del cantiere con elementi chiusi ed eventuale annaffiatura delle zone di cantiere. Relativamente, poi, all’aumento della rumorosità legata all’utilizzo delle macchine e degli impianti fissi di cantiere si dovrà assicurare un livello di tollerabilità conforme alle norme vigenti in materia, anche attraverso l’utilizzo di barriere fisse o mobili in grado di assorbire e riflettere il rumore prodotto riducendo l’impatto sulle aree circostanti. Inoltre la possibile vicinanza dei cantieri a zone abitate impone la necessità di monitorare in continuo le emissioni atmosferiche ed acustiche e, ove necessario,



modificare i piani di lavoro al fine di contenere gli effetti inquinanti entro i limiti stabili delle norme. Anche nella successiva fase di esercizio i livelli di rumore, previo opportuno monitoraggio, dovranno mantenersi entro i suddetti limiti;

3. Durante l'esecuzione dei lavori, dovranno essere controllati gli inconvenienti riguardanti la penalizzazione del traffico esistente, causati dall'impianto di cantiere e dalla movimentazione dei mezzi di lavoro.

4. In fase di cantiere dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti necessari ad evitare sversamenti di materiale inquinante, specialmente in vicinanza di impluvi e corsi d'acqua. Si dovrà procedere all'attivazione di una rete di monitoraggio al fine di adeguare costantemente le misure di mitigazione poste in essere relative all'inquinamento atmosferico (polveri), acustico e all'ambiente idrico. Non dovrà essere realizzato alcun nuovo tracciato stradale a servizio delle aree di cantiere, per le quali dovranno essere utilizzate soltanto le vie d'accesso esistenti.

5. Non dovrà essere alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti.

6. Lungo l'alveo dei fiumi non dovranno essere realizzate alcun tipo di opere, anche provvisorie, prevedendo, nei tratti di intervento, opportuni lavori manutentivi di pulizia e rinaturalizzazione;

7. Gli attraversamenti fluviali dovranno avvenire preferibilmente ad unica campata evitando l'inserimento di pile in alveo;

8. I pendii interessati dalla realizzazione di gallerie artificiali dovranno essere opportunamente rinaturalizzati attraverso la piantumazione di esseri arboree autoctone.

9. Nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalla sede stradale, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di grigliatura, disabbatura e disoleatura i cui residui dovranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia.

10. Le isole spartitraffico dovranno essere riempite con terreno vegetale e inerbite.

11. I muri di contenimento e, in generale, tutte le opere in c.a., dovranno essere rivestiti con pietra locale al fine di mitigare l'impatto visivo.

12. Nelle zone soggette a maggior impatto paesaggistico e ambientale (trincee e/o rilevati) si dovrà verificare, ove le condizioni del terreno lo consentono, la possibilità di sostituire i muri in cls con posa in opera di terre armate e/o terre rinforzate combinate con materiali vegetali o con materiali inerti (legno, pietrame, ecc.), eventualmente abbinati a materiali artificiali biodegradabili (biostuoie, geoiute, ecc.) o residuali (geogriglie, geodeti, ecc.);

13. I lavori dovranno interagire il meno possibile con le zone di interesse archeologico;

14. Dovranno essere accuratamente controllate tutte le opere drenanti previste in progetto al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali a danno della circolazione veicolare;

15. A lavori ultimati dovrà essere curato il ripristino e la sistemazione ante-operam delle eventuali aree a verde utilizzate per ospitare i cantieri.

16. Il progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate.

17. Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento
18. Dovrà essere comunicata la data d'inizio e di fine lavori fornendo adeguata documentazione fotografica delle opere ultimate;
19. In fase di esercizio dovranno essere effettuate specifiche indagini fonometriche per la realizzazione di eventuali misure integrative.

LETTI i seguenti elaborati trasmessi dal Proponente:

N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
15 03 63	90 - SHAPE FILES (ZIP)	SHAPE FILES	RS07GIS000 0A0.zip
15 03 64	22 - Elenchi Elaborati	ELENCO ELABORATI TRASMESSI PER LA VERIFICA DI OTTEMPERANZA	RS07EET000 1A0_signed.p df
15 03 65	99 - Altra Documentazione	ELENCO ELABORATI	RS07ADD00 01A0.pdf
15 03 66	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA	RS07REL000 1A0_signed.p df
15 03 67	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE GENERALE	RS07AEG00 02A0.pdf
15 03 68	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU CARTOGRAFIA TAV. 1/2	RS07AEG00 03A0.pdf
15 03 69	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU CARTOGRAFIA TAV. 2/2	RS07AEG00 04A0.pdf
15 03 70	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU ORTOFOTO TAV. 1/2	RS07AEG00 05A0.pdf
15 03 71	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO SU ORTOFOTO TAV. 2/2	RS07AEG00 06A0.pdf
15 03 72	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI TAV. 1/2	RS07AEG00 07A0_signed. pdf
15 03 73	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI TAV. 2/2	RS07AEG00 08A0_signed. pdf
15 03 74	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE TAV. 1/2	RS07AEG00 09A0_signed. pdf
15 03 75	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE TAV.2/2	RS07AEG00 10A0_signed. pdf
15 03 76	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE PRESCR. D.R.S. N.536/2005 REGIONE SICILIANA: RELAZIONE	RS07REL000 2A0_signed.p df
15 03 77	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE PRESCR. D.R.S. N.536/2005 REGIONE SICILIANA: TAVOLASINOTTICA	RS07AEG00 11A0_signed. pdf
15 03 78	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE PRESCR. D.R.S. N.536/2005 REGIONE SICILIANA: DETTAGLIVIADOTTI TAV 1/3	RS07AEG00 12A0_signed. pdf
15 03 79	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE PRESCR. D.R.S. N.536/2005 REGIONE SICILIANA: DETTAGLIVIADOTTI TAV 2/3	RS07AEG00 13A0_signed. pdf
15 03 80	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE PRESCR. D.R.S. N.536/2005 REGIONE SICILIANA: DETTAGLIVIADOTTI TAV 3/3	RS07AEG00 14A0_signed. pdf
15	20 - Elaborati di	TABELLE MATERIALI	RS07AEG00



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
03 81	Progetto		15A0_signed. pdf
15 03 82	20 - Elaborati di Progetto	QUADRO SINOTTICO DELLE PROPOSTE OFFERTE	RS07AEG00 16A0_signed. pdf
15 03 83	20 - Elaborati di Progetto	RICOSTRUZIONE DEL FUTURO P.R.G. DEL COMUNE DI COMISO	RS07AEG00 17A0_signed. pdf
15 03 84	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PD/PE DELLE PRINCIPALI OPERE CIVILI TAV1	RS07AEG00 18A0_signed. pdf
15 03 85	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI RAFFRONTO PD/PE DELLE PRINCIPALI OPERE CIVILI TAV2	RS07AEG00 19A0_signed. pdf
15 03 86	20 - Elaborati di Progetto	FASCICOLO PARERI AUTORIZZATIVI 2000-2008	RS07REL000 3A0_signed.p df
15 03 87	20 - Elaborati di Progetto	RISCONTRO PARERI FASE APPROVATIVA PD 2020/2021	RS07REL000 4A0_signed.p df
15 03 88	20 - Elaborati di Progetto	OTTEMPERANZA ALLE OSSERVAZIONI PD PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA	RS07REL000 5A0_signed.p df
15 03 89	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE TECNICA DI VARIANTE URBANISTICA DELLE PARTICELLE 61 E 211 DELFOGLIO 14 DEL COMUNE DI COMISO	RS07REL000 6A0_signed.p df
15 03 90	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE GEOLOGICA ED IDROGEOLOGICA	RS07REL000 7A0_signed.p df
15 03 91	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE TECNICA STRADALE	RS07REL000 8A0_signed.p df
15 03 92	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 1/13	RS07AEG00 20A0_signed. pdf
15 03 93	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 2/13	RS07AEG00 21A0_signed. pdf
15 03 94	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 3/13	RS07AEG00 22A0_signed. pdf
15 03 95	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 4/13	RS07AEG00 23A0_signed. pdf
15 03 96	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 5/13	RS07AEG00 24A0_signed. pdf
15 03 97	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 6/13	RS07AEG00 25A0_signed. pdf
15 03 98	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 7/13	RS07AEG00 26A0_signed. pdf
15 03 99	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 8/13	RS07AEG00 27A0_signed. pdf
15 04 00	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 9/13	RS07AEG00 28A0_signed. pdf
15 04 01	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 10/13	RS07AEG00 29A0_signed. pdf
15 04 02	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 11/13	RS07AEG00 30A0_signed. pdf
15 04 04	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 12/13	RS07AEG00 31A0_signed.



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
03			pdf
15 04 04	20 - Elaborati di Progetto	PROFILO LONGITUDINALE TAV. 13/13	RS07AEG00 32A0_signed. pdf
15 04 05	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1/13	RS07AEG00 33A0_signed. pdf
15 04 06	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2/13	RS07AEG00 34A0_signed. pdf
15 04 07	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 3/13	RS07AEG00 35A0_signed. pdf
15 04 08	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 4/13	RS07AEG00 36A0_signed. pdf
15 04 09	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 5/13	RS07AEG00 37A0_signed. pdf
15 04 10	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 6/13	RS07AEG00 38A0_signed. pdf
15 04 11	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 7/13	RS07AEG00 39A0_signed. pdf
15 04 12	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 8/13	RS07AEG00 40A0_signed. pdf
15 04 13	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 9/13	RS07AEG00 41A0_signed. pdf
15 04 14	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 10/13	RS07AEG00 42A0_signed. pdf
15 04 15	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 11/13	RS07AEG00 43A0_signed. pdf
15 04 16	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 12/13	RS07AEG00 44A0_signed. pdf
15 04 17	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 13/13	RS07AEG00 45A0_signed. pdf
15 04 18	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI TIPO IN RILEVATO	RS07AEG00 46A0_signed. pdf
15 04 19	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI TIPO IN TRINCEA	RS07AEG00 47A0_signed. pdf
15 04 20	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI TIPO CON OPERE D'ARTE	RS07AEG00 48A0_signed. pdf
15 04 21	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI TIPO OPERE IN VIADOTTO	RS07AEG00 49A0_signed. pdf
15 04 22	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI TIPO CON CORSIE SPECIALIZZATE	RS07AEG00 50A0_signed. pdf
15 04 23	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA OVEST- PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1/2	RS07AEG00 51A0_signed. pdf
15 04 24	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA OVEST - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2/2	RS07AEG00 52A0_signed. pdf
15 04 25	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA NORD - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV.1/2	RS07AEG00 53A0_signed. pdf



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
15 04 26	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA NORD - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV.2/2	RS07AEG00 54A0_signed. pdf
15 04 27	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA EST - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1/2	RS07AEG00 55A0_signed. pdf
15 04 28	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI VITTORIA EST - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2/2	RS07AEG00 56A0_signed. pdf
15 04 29	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI COMISO OVEST - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 1/2	RS07AEG00 57A0_signed. pdf
15 04 30	20 - Elaborati di Progetto	SVINCOLO DI COMISO OVEST - PLANIMETRIA DI PROGETTO TAV. 2/2	RS07AEG00 58A0_signed. pdf
15 04 31	20 - Elaborati di Progetto	COROGRAFIA GENERALE	RS07AEG00 01A0_signed. pdf
15 04 32	20 - Elaborati di Progetto	VI01 - VIADOTTO VITTORIA OVEST -VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E SEZIONI	RS07AEG00 59A0_signed. pdf
15 04 33	20 - Elaborati di Progetto	VI01 - VIADOTTO VITTORIA OVEST - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 60A0_signed. pdf
15 04 34	20 - Elaborati di Progetto	VI02 - VIADOTTO SU PROVINCIALE SP 2 - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E SEZIONI	RS07AEG00 61A0_signed. pdf
15 04 35	20 - Elaborati di Progetto	VI02 - VIADOTTO SU PROVINCIALE SP 2 - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 62A0_signed. pdf
15 04 36	20 - Elaborati di Progetto	VI03 - VIADOTTO BOSCO PIANO - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 63A0_signed. pdf
15 04 37	20 - Elaborati di Progetto	VI04 - VIADOTTO SCARPARO - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E SEZIONI	RS07AEG00 64A0_signed. pdf
15 04 38	20 - Elaborati di Progetto	VI04 - VIADOTTO SCARPARO - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 65A0_signed. pdf
15 04 39	20 - Elaborati di Progetto	VI05 - VIADOTTO VITTORIA EST - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 66A0_signed. pdf
15 04 40	20 - Elaborati di Progetto	VI06 - CAVALCAFERROVIA SU LINEA SIRACUSA-CALTANISSETTA - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E SEZIONI	RS07AEG00 67A0_signed. pdf
15 04 41	20 - Elaborati di Progetto	VI06 - CAVALCAFERROVIA SU LINEA SIRACUSA-CALTANISSETTA - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 68A0_signed. pdf
15 04 42	20 - Elaborati di Progetto	VI07 - VIADOTTO COMISO - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI	RS07AEG00 69A0_signed. pdf
15 04 43	20 - Elaborati di Progetto	VI07 - VIADOTTO COMISO -DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 70A0_signed. pdf
15 04 44	20 - Elaborati di Progetto	VI08 - VIADOTTO IPPARI - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 71A0_signed. pdf
15 04 45	20 - Elaborati di Progetto	VI09 - VIADOTTO SERRE - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 72A0_signed. pdf
15 04 46	20 - Elaborati di Progetto	VI10 - CAVALCAFERROVIA SU LINEA LICATA-SIRACUSA - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E SEZIONI	RS07AEG00 73A0_signed. pdf
15 04 47	20 - Elaborati di Progetto	VI10 - CAVALCAFERROVIA SU LINEA LICATA-SIRACUSA - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 74A0_signed. pdf
15	20 - Elaborati di	CV01 - CAVALCAVIA AL KM 1+646,34 - VISTA ARCHITETTONICA - PROSPETTI E	RS07AEG00



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
04 48	Progetto	SEZIONI	75A0_signed. pdf
15 04 49	20 - Elaborati di Progetto	CV01 - CAVALCAVIA AL KM 1+646,34 - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 76A0_signed. pdf
15 04 50	20 - Elaborati di Progetto	CV02 - CAVALCAVIA AL KM 4+334,09 - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 77A0_signed. pdf
15 04 51	20 - Elaborati di Progetto	CV03 - CAVALCAVIA AL KM 8+830,71 - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 78A0_signed. pdf
15 04 52	20 - Elaborati di Progetto	ST01 - SOTTOVIA SCATOLARE AL KM 2+585,76 - DISEGNO D'INSIEME	RS07AEG00 79A0_signed. pdf
15 04 53	20 - Elaborati di Progetto	OS03 - MURO DI SOTTOSCARPA IN DX DAL KM 1+905,00 AL KM 2+235.90 Pianta e PROSPETTI TAV. 1/3	RS07AEG00 80A0_signed. pdf
15 04 54	20 - Elaborati di Progetto	OS03 - MURO DI SOTTOSCARPA IN DX DAL KM 1+905,00 AL KM 2+235.90 Pianta e PROSPETTI TAV. 2/3	RS07AEG00 81A0_signed. pdf
15 04 55	20 - Elaborati di Progetto	OS03 - MURO DI SOTTOSCARPA IN DX DAL KM 1+905,00 AL KM 2+235.90 Pianta e PROSPETTI TAV. 3/3	RS07AEG00 82A0_signed. pdf
15 04 56	20 - Elaborati di Progetto	OS03 - MURO DI SOTTOSCARPA IN DX DAL KM 1+905,00 AL KM 2+235.90 CARPENTERIA - SEZIONI	RS07AEG00 83A0_signed. pdf
15 04 57	20 - Elaborati di Progetto	OS03 - MURO DI SOTTOSCARPA IN DX DAL KM 1+905,00 AL KM 2+235.90 - Pianta SCAVI Pianta e SEZIONI - TRACCIAMENTI	RS07AEG00 84A0_signed. pdf
15 04 58	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - CARPENTERIA OS12A e B TAV. 1/2	RS07AEG00 85A0_signed. pdf
15 04 59	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - CARPENTERIA OS12A e B TAV. 2/2	RS07AEG00 86A0_signed. pdf
15 04 60	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - CARPENTERIA OS12A e B SEZIONI	RS07AEG00 87A0_signed. pdf
15 04 61	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - PARATIA OS12C PLANIMETRIA e PROSPETTI	RS07AEG00 88A0_signed. pdf
15 04 62	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 -PARATIA OS12C SEZIONI	RS07AEG00 89A0_signed. pdf
15 04 63	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - TERRE RINFORZATE OS12D PLANIMETRIE	RS07AEG00 90A0_signed. pdf
15 04 64	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 - TERRE RINFORZATE OS12D SEZIONI e DETTAGLI	RS07AEG00 91A0_signed. pdf
15 04 65	20 - Elaborati di Progetto	OS12 - MURI DI SOSTEGNO IN SX E DX DAL KM 6+387,32 AL KM 6+520,32 -PIANTA SCAVI Pianta e SEZIONI - TRACCIAMENTI	RS07AEG00 92A0_signed. pdf
15 04 66	20 - Elaborati di Progetto	OS24 - MURO DI SOSTEGNO SV. COMISO OVEST, RAMPA 6 - Pianta e PROSPETTI TAV. 1/2	RS07AEG00 93A0_signed. pdf
15 04 67	20 - Elaborati di Progetto	OS24 - MURO DI SOSTEGNO SV. COMISO OVEST, RAMPA 6 - Pianta e PROSPETTI TAV. 2/2	RS07AEG00 94A0_signed. pdf
15 04 68	20 - Elaborati di Progetto	OS24 - MURO DI SOSTEGNO SV. COMISO OVEST, RAMPA 6 - CARPENTERIA SEZIONI	RS07AEG00 95A0_signed. pdf
15 04 69	20 - Elaborati di Progetto	OS24 - MURO DI SOSTEGNO SV. COMISO OVEST, RAMPA 6 - Pianta SCAVI Pianta e SEZIONI - TRACCIAMENTI	RS07AEG00 96A0_signed. pdf
15 04	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE IDROLOGICA	RS07REL000 9A0_signed.p



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
70			df
15 04 71	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE IDRAULICA	RS07REL001 0A0_signed.p df
15 04 72	20 - Elaborati di Progetto	IDRAULICA DI PIATTAFORMA	RS07REL001 1A0_signed.p df
15 04 73	20 - Elaborati di Progetto	CARTOGRAFIA GEOGRAFICA DTM	RS07AEG00 97A0_signed. pdf
15 04 74	20 - Elaborati di Progetto	CARTOGRAFIA IDROGRAFICA DTM	RS07AEG00 98A0_signed. pdf
15 04 75	20 - Elaborati di Progetto	COROGRAFIA DEI BACINI	RS07AEG00 99A0_signed. pdf
15 04 76	20 - Elaborati di Progetto	CARTOGRAFIA ASTE IDROGRAFICHE PRINCIPALI	RS07AEG01 00A0_signed. pdf
15 04 77	20 - Elaborati di Progetto	COROGRAFIA DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI	RS07AEG01 01A0_signed. pdf
15 04 78	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 1	RS07AEG01 02A0_signed. pdf
15 04 79	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 2	RS07AEG01 03A0_signed. pdf
15 04 80	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 3	RS07AEG01 04A0_signed. pdf
15 04 81	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 4	RS07AEG01 05A0_signed. pdf
15 04 82	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 5	RS07AEG01 06A0_signed. pdf
15 04 83	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DEI BACINI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI - TAV. 6	RS07AEG01 07A0_signed. pdf
15 04 84	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA TORRENTE CAVA DEL BOSCO	RS07AEG01 08A0_signed. pdf
15 04 85	20 - Elaborati di Progetto	PROFILI IDRAULICI TORRENTE CAVA DEL BOSCO	RS07AEG01 09A0_signed. pdf
15 04 86	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI IDRAULICHE TORRENTE CAVA DEL BOSCO	RS07AEG01 10A0_signed. pdf
15 04 87	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA FIUME IPPARI	RS07AEG01 11A0_signed. pdf
15 04 88	20 - Elaborati di Progetto	PROFILI IDRAULICI FIUME IPPARI	RS07AEG01 12A0_signed. pdf
15 04 89	20 - Elaborati di Progetto	SEZIONI IDRAULICHE FIUME IPPARI	RS07AEG01 13A0_signed. pdf
15 04 90	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 1/13	RS07AEG01 14A0_signed. pdf
15 04 91	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 2/13	RS07AEG01 15A0_signed. pdf
15 04 92	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 3/13	RS07AEG01 16A0_signed. pdf



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
15 04 93	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 4/13	RS07AEG01 17A0_signed. pdf
15 04 94	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 5/13	RS07AEG01 18A0_signed. pdf
15 04 95	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 6/13	RS07AEG01 19A0_signed. pdf
15 04 96	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 7/13	RS07AEG01 20A0_signed. pdf
15 04 97	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 8/13	RS07AEG01 21A0_signed. pdf
15 04 98	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 9/13	RS07AEG01 22A0_signed. pdf
15 04 99	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 10/13	RS07AEG01 23A0_signed. pdf
15 05 00	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 11/13	RS07AEG01 24A0_signed. pdf
15 05 01	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 12/13	RS07AEG01 25A0_signed. pdf
15 05 02	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA IDRAULICA DI PIATTAFORMA TAV. 13/13	RS07AEG01 26A0_signed. pdf
15 05 03	20 - Elaborati di Progetto	TM01 - TOMBINO SCATOLARE AL KM 0+002.60 - DISEGNO D'INSIEME Pianta PROSPETTO E SEZIONI	RS07AEG01 27A0_signed. pdf
15 05 04	20 - Elaborati di Progetto	TM11 - SOVRAPPASSO IDRAULICO AL KM 4+905,00 - DISEGNO D'INSIEME - Pianta, PROSPETTO E SEZIONE TIPO	RS07AEG01 28A0_signed. pdf
15 05 05	20 - Elaborati di Progetto	VASCA DI LAMINAZIONE E FILTRAZIONE - TIPOLOGICO: PIANTE E SEZIONI	RS07AEG01 29A0_signed. pdf
15 05 06	20 - Elaborati di Progetto	VASCA DI PRIMA PIOGGIA - TIPOLOGICO: Pianta E SEZIONI	RS07AEG01 30A0_signed. pdf
15 05 07	20 - Elaborati di Progetto	VASCA DI FILTRAZIONE NUMERO 1: Pianta E SEZIONI	RS07AEG01 31A0_signed. pdf
15 05 08	20 - Elaborati di Progetto	OPERA DI RECAPITO AL TOMBINO KM 1+739,00 - RELAZIONE DI CALCOLO	RS07REL001 2A0_signed.p df
15 05 09	20 - Elaborati di Progetto	OPERA DI RECAPITO AL TOMBINO KM 1+739,00 - PLANIMETRIA, PROFILO E SEZIONI	RS07AEG01 32A0_signed. pdf
15 05 10	20 - Elaborati di Progetto	OPERA DI RECAPITO AL TOMBINO KM 1+739,00 - CARPENTERIA PLANIMETRIA, PROFILO E SEZIONI	RS07AEG01 33A0_signed. pdf
15 05 11	20 - Elaborati di Progetto	OPERA DI RECAPITO AL TOMBINO KM 2+250,00 - PLANIMETRIA, PROFILO E SEZIONITipo	RS07AEG01 34A0_signed. pdf
15 05 12	20 - Elaborati di Progetto	OPERE DI RECAPITO NEL TORRENTE CAVA DEL BOSCO - SCAVI - PLANIMETRIA, PROFILOE SEZIONI TIPO	RS07AEG01 35A0_signed. pdf
15 05 13	20 - Elaborati di Progetto	OPERA DI RECAPITO AL TOMBINO KM 2+250,00 - SEZIONI TRASVERSALI	RS07AEG01 36A0_signed. pdf
15 05 14	20 - Elaborati di Progetto	OPERE DI RECAPITO NEL TORRENTE CAVA DEL BOSCO - PLANIMETRIA	RS07AEG01 37A0_signed. pdf
15	20 - Elaborati di	OPERE DI RECAPITO NEL TORRENTE CAVA DEL BOSCO - PROFILO E SEZIONI	RS07AEG01



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
05 15	Progetto		38A0_signed. pdf
15 05 16	20 - Elaborati di Progetto	IA - INSERIMENTO AMBIENTALE - RELAZIONE DESCRITTIVA	RS07REL001 3A0_signed.p df
15 05 17	20 - Elaborati di Progetto	INSERIMENTO AMBIENTALE PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI	RS07AEG01 39A0_signed. pdf
15 05 18	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI TAV. 1/5	RS07AEG01 40A0_signed. pdf
15 05 19	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI TAV. 2/5	RS07AEG01 41A0_signed. pdf
15 05 20	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI TAV. 3/5	RS07AEG01 42A0_signed. pdf
15 05 21	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI TAV. 4/5	RS07AEG01 43A0_signed. pdf
15 05 22	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI TAV. 5/5	RS07AEG01 44A0_signed. pdf
15 05 23	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -SEZIONI TIPOLOGICHE TAV. 1/2	RS07AEG01 45A0_signed. pdf
15 05 24	20 - Elaborati di Progetto	OPERE A VERDE -SEZIONI TIPOLOGICHE TAV. 2/2	RS07AEG01 46A0_signed. pdf
15 05 25	20 - Elaborati di Progetto	OPERE DI SALVAGUARDIA DELLE ACQUE - PARTICOLARI	RS07AEG01 47A0_signed. pdf
15 05 26	20 - Elaborati di Progetto	OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA - BARRIERE ANTIRUMORE	RS07AEG01 48A0_signed. pdf
15 05 27	20 - Elaborati di Progetto	OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA INTERVENTI DI PROTEZIONE SPONDALE IN ALVEO	RS07AEG01 49A0_signed. pdf
15 05 28	20 - Elaborati di Progetto	ABACO DELLE SPECIE E PARTICOLARI TIPOLOGICI	RS07AEG01 50A0_signed. pdf
15 05 29	20 - Elaborati di Progetto	STUDIO ACUSTICO - RELAZIONE ACUSTICA	RS07REL001 4A0_signed.p df
15 05 30	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI LIMITI ACUSTICI NELLA FASCIA DI PROGETTO (DPR 142/2004) - TAV. 1/2	RS07AEG01 51A0_signed. pdf
15 05 31	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI LIMITI ACUSTICI NELLA FASCIA DI PROGETTO (DPR 142/2004) - TAV. 2/2	RS07AEG01 52A0_signed. pdf
15 05 32	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI PUNTI DI MISURA E CENSIMENTO DEI RICETTORI TAV. 1/2	RS07AEG01 53A0_signed. pdf
15 05 33	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DEI PUNTI DI MISURA E CENSIMENTO DEI RICETTORI TAV. 2/2	RS07AEG01 54A0_signed. pdf
15 05 34	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST OPERAM DIURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 1/2	RS07AEG01 55A0_signed. pdf
15 05 35	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST OPERAM DIURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 2/2	RS07AEG01 56A0_signed. pdf
15 05 36	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST OPERAM NOTTURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 1/2	RS07AEG01 57A0_signed. pdf
15 05	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST OPERAM NOTTURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 2/2	RS07AEG01 58A0_signed.



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
37			pdf
15 05 38	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST MITIGAZIONE DIURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 1/2	RS07AEG01 59A0_signed. pdf
15 05 39	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST MITIGAZIONE DIURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 2/2	RS07AEG01 60A0_signed. pdf
15 05 40	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST MITIGAZIONE NOTTURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 1/2	RS07AEG01 61A0_signed. pdf
15 05 41	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST MITIGAZIONE NOTTURNO (MAPPEORIZZONTALI) TAV. 2/2	RS07AEG01 62A0_signed. pdf
15 05 42	20 - Elaborati di Progetto	CARATTERIZZAZIONE DEL CLIMA ACUSTICO POST-OPERAM E POST MITIGAZIONE(MAPPE VERTICALI)	RS07AEG01 63A0_signed. pdf
15 05 43	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DELLE MITIGAZIONI ACUSTICHE TAV. 1/2	RS07AEG01 64A0_signed. pdf
15 05 44	20 - Elaborati di Progetto	CARTA DELLE MITIGAZIONI ACUSTICHE TAV. 2/2	RS07AEG01 65A0_signed. pdf
15 05 45	20 - Elaborati di Progetto	BARRIERE ANTIRUMORE - PARTICOLARI COSTRUTTIVI	RS07AEG01 66A0_signed. pdf
15 05 46	20 - Elaborati di Progetto	SCHEDE DI CENSIMENTO DEI RICETTORI	RS07AEG01 67A0_signed. pdf
15 05 47	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE DI CALCOLO FONDAZIONI BARRIERE ANTIRUMORE	RS07REL001 5A0_signed.p df
15 05 48	20 - Elaborati di Progetto	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - RELAZIONE	RS07REL001 6A0_signed.p df
15 05 49	20 - Elaborati di Progetto	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - UBICAZIONE DEI PUNTI DI MISURA - TAV 1/2	RS07AEG01 68A0_signed. pdf
15 05 50	20 - Elaborati di Progetto	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - UBICAZIONE DEI PUNTI DI MISURA - TAV 2/2	RS07AEG01 69A0_signed. pdf
15 05 51	20 - Elaborati di Progetto	CANTIERI E FASI ESECUTIVE - RELAZIONE	RS07REL001 7A0_signed.p df
15 05 52	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA GENERALE DEI CANTIERI - TAVOLA 1 DI 2	RS07AEG01 70A0_signed. pdf
15 05 53	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA GENERALE DEI CANTIERI - TAVOLA 2 DI 2	RS07AEG01 71A0_signed. pdf
15 05 54	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA CANTIERI E DETTAGLI - CB01 E CO01	RS07AEG01 72A0_signed. pdf
15 05 55	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE DI GESTIONE MATERIE	RS07REL001 9A0_signed.p df
15 05 56	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DELLE INDAGINI AMBIENTALI - TAV.1/3	RS07AEG01 73A0_signed. pdf
15 05 57	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DELLE CAVE E DEGLI IMPIANTI DI CONFERIMENTO	RS07AEG01 74A0_signed. pdf
15 05 58	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DELLE INDAGINI AMBIENTALI - TAV. 2/3	RS07AEG01 75A0_signed. pdf
15 05 59	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DELLE INDAGINI AMBIENTALI - TAV. 3/3	RS07AEG01 76A0_signed. pdf



N.r o	Tipo documento	Descrizione	Nome
15 05 60	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DEI SITI DI PRODUZIONE/UTILIZZO, AREE DI CANTIERE E VIABILITÀ DISERVIZIO - TAV. 1/2	RS07AEG01 77A0_signed. pdf
15 05 61	20 - Elaborati di Progetto	PLANIMETRIA DEI SITI DI PRODUZIONE/UTILIZZO, AREE DI CANTIERE E VIABILITÀ DISERVIZIO - TAV. 2/2	RS07AEG01 78A0_signed. pdf
15 05 62	20 - Elaborati di Progetto	CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI	RS07AEG01 79A0_signed. pdf
15 05 63	20 - Elaborati di Progetto	PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO	RS07REL002 0A0_signed.p df
15 05 64	20 - Elaborati di Progetto	PIANO DI MANUTENZIONE - RELAZIONE GENERALE	RS07AEG01 80A0_signed. pdf
15 05 65	20 - Elaborati di Progetto	PIANI DI MANUTENZIONE - ALLEGATO A VIADOTTI, CAVALCAVIA E SOTTOVIA	RS07AEG01 81A0_signed. pdf
15 05 66	20 - Elaborati di Progetto	PIANI DI MANUTENZIONE - ALLEGATO B SEDE STRADALE	RS07AEG01 82A0_signed. pdf
15 05 67	20 - Elaborati di Progetto	PIANI DI MANUTENZIONE - ALLEGATO C OPERE DI SOSTEGNO	RS07AEG01 83A0_signed. pdf
15 05 68	20 - Elaborati di Progetto	PIANI DI MANUTENZIONE - ALLEGATO D OPERE IDRAULICHE	RS07AEG01 84A0_signed. pdf
15 05 69	20 - Elaborati di Progetto	RELAZIONE DI VERIFICA PRELIMINARE DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO E RELATIVIALLEGATI	RS07REL002 1A0_signed.p df
15 05 70	20 - Elaborati di Progetto	PIANO OPERATIVO PER LE INDAGINI ARCHEOLOGICHE PREVENTIVE – RELAZIONE E RELATIVI ALLEGATI	RS07REL002 2A0_signed.p df
15 05 71	20 - Elaborati di Progetto	ESITI INDAGINI ARCHEOLOGICHE – RELAZIONE E RELATIVI ALLEGATI	RS07REL002 3A0_signed.p df
15 05 72	01 - Istanza di attivazione della procedura	ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA	RS07IST0001 A1.pdf
15 05 73	06 - Lettera affidamento incarico	DICHIARAZIONE INCARICO DEL PROGETTISTA	RS07ADD00 02A0.pdf
15 05 74	99 - Altra Documentazione	DICHIARAZIONE DEL PROGETTISTA SULLA COMPLETEZZA DELLA DOCUMENTAZIONE	RS07ADD00 03A0.pdf
15 05 75	99 - Altra Documentazione	ELENCO DEI PROGETTISTI	RS07ADD00 04A0.pdf
15 05 76	99 - Altra Documentazione	DICHIARAZIONE DEI PROFESSIONISTI SULLA VERIDICITÀ DELLE INFORMAZIONI FORNITE E LA CONFORMITÀ AGLI ORIGINALI CARTACEI DELLE COPIE IN FORMATO ELETTRONICO	RS07ADD00 05A0.pdf
15 05 77	20 - Elaborati di Progetto	CANTIERI E FASI ESECUTIVE - PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DEL DPR 120/17	RS07REL001 8A0_signed.p df
15 05 78	42 - Provvedimento di VIA correlato all'istanza	PROVVEDIMENTO VIA DRS N.536 DEL 01/07/2005	RS07ADD00 06A0.pdf

LETTA, la Relazione Tecnica di Variante Urbanistica delle **particelle 61 e 211** del Foglio 14 del Comune di Comiso, ove viene ripercorso, tra l'altro, l'iter giudiziario che ha portato alla Sentenza del TAR Sicilia, Sezione di Catania n. 1113/2022 Reg.Prov.Coll.n. 00333/2018 Reg.Ric 7, dalla quale emerge che: *nella stesura del progetto esecutivo l'Appaltatore si è assunto anche l'obbligo di espletare alcune attività a supporto della Stazione Appaltante, ivi comprese quelle riguardanti le procedure espropriative per l'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, necessarie alla realizzazione delle opere previste sulle*



particelle 61 e 211 del foglio 14 nel Comune di Comiso (Svincolo di Comiso Ovest) attualmente inibite dagli effetti della sentenza n. n.01113/2022 REG.PROV.COLL. N.00333/2018 REG.RIC. La presente relazione ha quindi lo scopo di illustrare la configurazione finale del progetto esecutivo dello svincolo di Comiso Ovest e l'impronta finale dell'opera sulle particelle 61 e 211, ricadenti nel foglio 14 del Comune di Comiso, aventi una superficie complessiva di mq.17.083; di proprietà dei fratelli Marco ed Antonio Dario Tognon. Codesti hanno vinto i ricorsi presentati al Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania per l'errata destinazione urbanistica delle suddette particelle nel PRG del Comune di Comiso; Il TAR Sicilia si è espresso a favore dei ricorrenti con la sentenza n.01113/2022 REG.PROV.COLL. N.00333/2018 REG.RIC. Di seguito viene riportato il confronto tra la configurazione dello svincolo prevista nel progetto definitivo e quella prevista nel progetto esecutivo. Inoltre viene altresì descritta la vicenda giudiziaria che, attraverso i quattro ricorsi presentati dai fratelli Marco ed Antonio Dario Tognon, ha portato alla sentenza a loro favorevole... Si riportano di seguito gli stralci di PRG in cui si evince che nello strumento urbanistico del Comune di Comiso le particelle interessate non hanno subito alcuna variazione di destinazione d'uso a partire dall'anno 2001 al 2017; quest'ultima data corrisponde all'ultimo aggiornamento dello strumento urbanistico ad oggi adottato dal Comune di Comiso.

CONSIDERATO che dalla lettura della **Relazione Generale Descrittiva**, revisionata per integrazione in data 30/11/2024, emerge quanto segue:

Il progetto esecutivo dei lavori di costruzione della Variante alla Strada Statale 115 nel tratto compreso fra il km 294+000, svincolo Vittoria Ovest e la S.P. 20 di Comiso Sud interessa i Comuni di Vittoria e di Comiso, entrambi in provincia di Ragusa (RG). Il progetto definitivo ha avuto un lungo iter approvativo che, come si vedrà nel seguito, è stato particolarmente articolato e ha comunque portato all'acquisizione dei seguenti importanti pareri:

- *giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizione, di cui al decreto regionale D.R.S. n. 536 del 01.07.2005, trasmesso dall'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia con prot.44067 del 13.07.2005 (Prot. ANAS 33760 del 05.08.2005);*

- *autorizzazione paesaggistica ex art.146 del D.Lgs. 42/2004 della Soprintendenza di Ragusa prot. 278 del 17.05.2006 (scaduta nel 2011). Il progetto segue l'iter di Verifica dell'Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel succitato parere di compatibilità ambientale dell'Assessorato Regionale e parallelamente l'iter per la richiesta di autorizzazione paesaggistica... Il Progetto su richiesta di ANAS S.p.A., è successivamente revisionato, aggiornato ed integrato di volta in volta nella parte strettamente necessaria all'ottenimento dei pareri, dei nulla osta e degli atti di assenso comunque denominati previsti dalla vigente normativa. Al termine del percorso, ANAS S.p.A. con nota del 12 novembre 2008, rende note le attività ritenute ancora necessarie per il completamento della progettazione definitiva e le ulteriori attività da svolgere per rendere il progetto idoneo alla procedura di "appalto integrato": Progetto riconsegnato dai progettisti ad Anas in revisione B nel settembre del 2012... Scopo del lavoro: considerato il lungo tempo intercorso dalla sospensione delle attività nel 2012, non finalizzate a causa della mancanza di finanziamento dell'intervento, si è proceduto a completare il progetto idoneo per l'A.I. e all'aggiornamento completo del progetto definitivo per adeguarlo a tutte le norme sopraggiunte e oggi in vigore, nonché a rielaborare il progetto sulla base della nuova base cartografica restituita da Anas in scala 1:1000... La Stazione Appaltante ha approvato con disposizione a firma dell'Amministratore Delegato dell'ANAS S.p.A., Prot. CDG-0490386-Int. Del 02/08/2021, l'avvio del procedimento concorsuale per l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori e relativo servizio di monitoraggio ambientale in corso d'opera, dell'intervento sulla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" Variante alla S.S. 115, nel tratto compreso tra il km 294 + 000 (svincolo Vittoria Ovest) e la S.P. 20 di Comiso Sud, il cui importo complessivo a base d'appalto è pari ad € 116.641.852,37, così composto: € 110.538.486,53 per lavori da eseguire, € 1.640.411,23 per la progettazione esecutiva, € 270.800,69 per il Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d'opera (PMA) ed € 4.192.153,92 per oneri relativi alla sicurezza non assoggettati a ribasso...Registrazione contratto PA 86-21 (repertorio n. 28329, raccolta n. 12229) ANAS S.p.A. – R.T.I. D'AGOSTINO Angelo Antonio Costruzioni Generali S.r.l. e MAEG COSTRUZIONI S.p.a. in data 30/12/2022 N. 45017 serie I/T. Avvio della Progettazione Esecutiva dal 20/03/2023 (OdS 1 prot*

U.0201544.16-03-2023). *Consegna della Progettazione Esecutiva al 06/10/2023.*

INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

Si descrivono brevemente, qui di seguito, le caratteristiche base del tratto stradale di variante alla S.S. 115. Il tracciato della variante inizia distaccandosi dalla esistente S.S. 115 ad Ovest di Vittoria in corrispondenza del km 294 circa, e termina attestandosi sulla Strada Provinciale n. 20 a Sud di Comiso, con uno sviluppo complessivo di circa 10,8 km, in attraversamento ai comuni di Vittoria (per i primi 8 km) e di Comiso (per la restante parte). L'obiettivo di progetto è come detto: diminuire il livello di traffico dovuto agli attraversamenti dei centri abitati di Vittoria e Comiso ed elevare i livelli di sicurezza e di servizio, portandoli a norma sulla nuova infrastruttura. In comune di Vittoria, il percorso della variante aggira sul lato settentrionale il centro urbano, attualmente attraversato dalla esistente statale. Quindi, all'altezza del confine con il comune di Comiso, curva verso Sud disponendosi nel corridoio compreso tra le due città; in affiancamento al tracciato della futura autostrada Siracusa-Gela, sino ad attestarsi sulla S.P. 20 che collega Comiso alla fascia costiera. La sezione tipo, per quanto concerne l'organizzazione e le dimensioni della piattaforma, è quella fissata dalla normativa stradale di legge (D.M. 5-11-2001) per le strade extraurbane secondarie di categoria "C1", cui è associato un intervallo di velocità di progetto tra 60 e 100 km/h. La piattaforma pavimentata ha una larghezza complessiva di 10,50 m. ed è costituita da due corsie, una per ogni senso di marcia - ciascuna larga 3,75 m, affiancate da banchine da 1,50 m...Lungo il tracciato della Variante sono previsti quattro svincoli a livelli sfalsati con la viabilità esistente:

Vittoria Ovest, di collegamento con la S.S. 115 esistente;

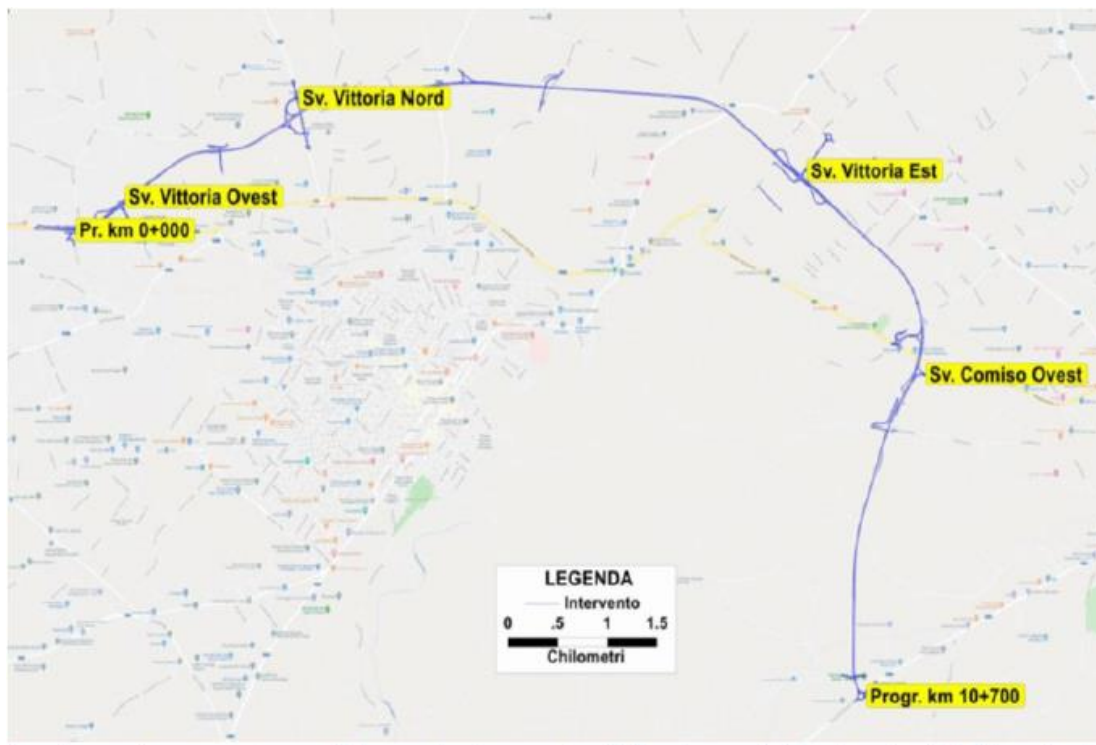
Vittoria Nord, di collegamento con la S.P. 2;

Vittoria Est, di collegamento con la S.P. 91 e con la futura autostrada;

Comiso Ovest, di collegamento con la S.S. 115 esistente.

È inoltre previsto, uno svincolo con la S.P. 68 funzionale al collegamento all'Aeroporto; ma tale infrastruttura, coordinata con il Libero Consorzio di Ragusa, è oggetto di studio da parte di altra società di progettazione delle opere di adeguamento della strada provinciale stessa; in via di completamento. Lo stato attuale dell'area di svincolo è mostrato nella immagine di cui sotto.

Il tracciato termina con la rotatoria di "Comiso Sud" prevista in prossimità dell'intersezione con la S.P. 20 al km 10+742 circa.



L'ITER DI DEFINIZIONE ED AUTORIZZAZIONE DEL PROGETTO

La progettazione definitiva della variante in oggetto, promossa e finanziata dal Libero Consorzio Comunale di Ragusa (ex Provincia di Ragusa), tramite convenzione con Anas, è stata avviata nel lontano 1997 a seguito bando di gara concluso nel 1999 con la stipula del contratto di appalto alla società Bonifica S.p.A.. Il primo Progetto Definitivo fu approvato con una serie di raccomandazioni nella Conferenza dei Servizi Consultoria del 26.07.1999, recepite nel progetto revisionato da Bonifica e trasmesso alla Provincia Regionale di Ragusa in data 05.08.1999. L'istanza di Anas per la pronuncia di compatibilità ambientale del progetto definitivo corredato dello Studio di Impatto Ambientale fu trasmessa il 12.03.2000, integrata l'11.11.2003 e successivamente il 6.9.2004. La documentazione integrativa del 2004 era connessa all'inserimento del tracciato in progetto dell'Autostrada Siracusa-Gela nel corridoio territoriale già utilizzato per il progetto della Variante alla S.S. 115, limitatamente al tratto di attraversamento del Comune di Comiso (la nuova revisione del progetto era stata approvata dai Comuni di Vittoria - delibera di CC n. 75 del 19.5.2004 e di Comiso - delibera CC n. 96 del 5.11.2004). In seguito venne emesso per gli effetti di compatibilità ambientale il decreto VIA dal Dipartimento Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia n.536 del 01.07.2005, venne emesso per gli effetti di cui all'art. 13 della L. 64/74 il parere favorevole dal Dipartimento di Ragusa del Genio Civile della Regione Sicilia n.6355 del 22.5.2006, venne emesso per gli effetti di cui all'art. 13 della L. 64/74 il parere favorevole dal Dipartimento di Ragusa del Genio Civile della Regione Sicilia n.6355 del 22.5.2006, venne emesso ai sensi dell'art. 93 del R.D. 523/1904 il nulla osta idraulico dal Dipartimento di Ragusa del Genio Civile della Regione Sicilia n.9111 del 27.4.2007, nel frattempo era stato emesso da parte della Soprintendenza BB.CC.AA. di Ragusa l'approvazione ai sensi dell'art. 146 del Codice Urbani D. Lgs. 42/2004. Nel maggio 2006 fu emesso da parte della Soprintendenza BB.CC.AA. di Ragusa l'approvazione ai sensi dell'art. 146 del Codice Urbani D. Lgs. 42/2004 (scaduto nel 2011). Il ciclo approvativo regionale si completò con il decreto n. 384 del 30.4.2008 del Dirigente Generale dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente Dipartimento Regionale Urbanistica. L'iter autorizzativo fu interrotto nel 2012 per indisponibilità del finanziamento dell'intervento; solo nel 2017 la sottoscrizione del contratto di



programma tra Ministero delle Infrastrutture ed Anas e la pubblicazione della delibera CIPE 54/2016 per il finanziamento dell'intervento, hanno reso nuovamente attuale il tema della progettazione dell'intervento (Contratto di Programma ANAS S.p.A. 2016-2020 approvato e reso esecutivo con Decreto Interministeriale M.I.T. - M.E.F. n. 588 del 27.12.2017). In sintesi, l'iter autorizzativo - particolarmente articolato - di questo progetto ha portato all'acquisizione dei seguenti pareri: - giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizione, di cui al decreto regionale D.R.S. n. 536 del 01.07.2005, trasmesso dall'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia con prot.44067 del 13.07.2005 (Prot. ANAS 33760 del 05.08.2005); - autorizzazione paesaggistica ex art.146 del D.Lgs. 42/2004 della Soprintendenza di Ragusa prot. 278 del 17.05.2006 (scaduta nel 2011). Completato l'iter sopra descritto, iniziava una fase più propriamente tecnica legata alla materiale definizione delle migliori soluzioni di dettaglio, atte a consentire ad Anas la approvazione del progetto secondo le intervenute nuove norme e la attivazione della procedura di affidamento dei lavori mediante gara per appalto integrato...

PARERI, AUTORIZZAZIONI E NULLA OSTA DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il Progetto Esecutivo in oggetto si basa sul Progetto Definitivo, che ha ottenuto i seguenti pareri, autorizzazioni e nulla osta:

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: Parere tecnico-economico positivo (affare 49/2020 del 17.12.2020) con prescrizioni ai sensi del combinato disposto dell'art. 215, commi 3 e 5, del D.Lgs 50/2016 e dell'art 1, commi 7 e 8, della Legge 55/2019 richiesto con nota prot. CDG-0265808-P del 28.05.2020. Le prescrizioni sono state recepite ad eccezione di quelle da ottemperare in fase di progettazione esecutiva;

Verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 50/2016: prescritta l'esecuzione degli accertamenti archeologici preventivi prima dell'avvio dei lavori (prot. 6008 U.O.3 del 12/08/2020) dalla Soprintendenza per i BB.CC.AA. di Ragusa;

Conferenza di Servizi decisoria indetta dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Sicilia-Calabria e conclusa positivamente con intesa Stato-Regione D.P.R. 383/94 (D.P. n.° 9822 del 04.05.2021) anche a fini della localizzazione dell'opera. Nell'ambito della CdS sono stati rilasciati tra gli altri:

Autorizzazione Idraulica Unica ai sensi del R.D. n. 523/1904 e delle norme di attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico e del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, con le modalità di cui ai Decreti del Segretario Generale n. 55 del 07/08/2019, n. 68 del 12/09/2019 e n. 118 del 11/11/2019. Il parere dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia, di cui

eccezione di quelle non riferibili alla progettazione e/o relative alla fase costruttiva;

Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs 42/2004 e s.m.i. e ex DAR 62/2019, rilasciato dalla Soprintendenza BB.CC.AA. di Ragusa (prot. 6008 U.O.3 del 12.08.2020);

Giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni rilasciato dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente con Decreto Regione Siciliana D.R.S. n. 536 del 01.07.2005. Sul progetto definitivo in argomento è stata avviata la Verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 alle prescrizioni contenute nel provvedimento di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2005. Con nota prot. 015868 del 15.03.2021 (prot. Anas CDG-0159654-A del 16.03.2021) ARTA ha trasmesso un parere di ottemperanza alle prescrizioni con il quale si chiedevano integrazioni per due prescrizioni residue. In data 26.03.2021 ANAS ha trasmesso ad ARTA le integrazioni richieste. In fase di progettazione esecutiva o di cantiere, per come previsto dal parere, saranno ottemperate tutte le prescrizioni ambientali residue del DRS n. 536 del 01.07.2005 non riferibili alla presente fase progettuale... Come descritto nel seguito, nella successiva fase di sviluppo progettuale seguita al decreto regionale D.R.S. n. 536 del 01/07/2005 di compatibilità ambientale, evidenziando preliminarmente che il progetto definitivo per appalto integrato sia stato integralmente sviluppato in base agli obiettivi, ai criteri ed all'approccio contenuti nelle prescrizioni suddette, si sono resi necessari adeguamenti dovuti all'effettuazione di una nuova ricognizione aerofotogrammetrica, di nuove campagne di indagini geognostiche, della riprogettazione delle strutture e delle opere di fondazione (a seguito della intervenuta pubblicazione delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni 2018), del riesame della progettazione stradale a seguito della pubblicazione del D.M. 19 aprile 2006 (G.U. n° 170 del 24.07.2006) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". Il processo ha di fatto comportato l'introduzione di conseguenti benefici in termini

di riduzione dell'impatto delle opere d'arte e determinato alcune significative ottimizzazioni al progetto degli svincoli, consentendo di configurare un tracciato ancora più rispettoso della sicurezza stradale.

DESCRIZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

La infrastruttura stradale in Variante alla S.S. 115, come brevemente anticipato nel capitolo 2, si distacca dall'esistente strada statale ad Ovest di Vittoria in corrispondenza dell'attuale km 294 circa (coincidente con il km 0+000 della presente variante) e si attesta, nel punto finale, sulla Strada Provinciale n. 20 a Sud dell'abitato di Comiso. Essa attraversa i comuni di Vittoria (per i primi 8 km circa) e di Comiso (per la restante parte). La finalità del progetto è quella di realizzare un vero e proprio asse tangenziale ai due centri abitati, attraverso il quale deviare dall'interno del contesto urbanizzato, il traffico dei pesanti mezzi commerciali che sono fondamentalmente diretti da e verso la costa.

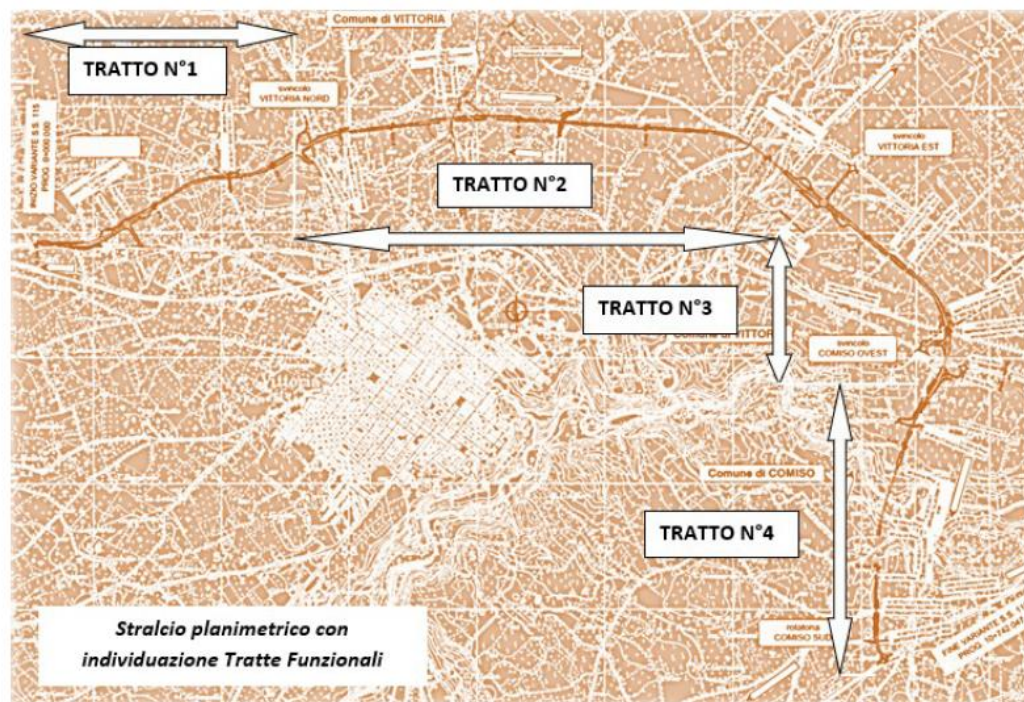
Le opere proposte in sede di progetto sono pienamente fattibili dal punto di vista tecnico ed estremamente necessarie dal punto di vista della sicurezza e del comfort di marcia per gli utenti. La nuova strada che parte ad Ovest di Vittoria per raggiungere lo svincolo terminale di interconnessione con la SP n° 20 a sud di Comiso, non attraverserà più, come accade attualmente le due aree densamente urbanizzate. Per garantire scelte adeguate alle premesse concettuali di cui sopra, i progettisti hanno cercato di ricostruire, fin dall'inizio, un quadro sufficientemente esaustivo delle problematiche da affrontare e sono state svolte le seguenti attività riferite anche alla conoscenza degli studi pregressi nel precedente. Di seguito si procede alla descrizione del tracciato di progetto. Per una lettura più agevole, che consenta la contemporanea consultazione delle planimetrie di progetto alle diverse scale e della planimetria su foto aerea, si è suddiviso l'intero tracciato in 4 tratte funzionali che sono individuate fra gli svincoli posti in corrispondenza delle viabilità più importanti che intercettano il nuovo tracciato:

Tratta n°1 - da km 0+000 (inizio) a km 2+367,28 (svincolo Vittoria Nord incluso)

Tratta n°2 - da km 2+367,28 a km 6+627,52 (svincolo Vittoria Est incluso)

Tratta n°3 - da km 6+627,52 a km 8+302,19 (svincolo Vittoria Comiso Ovest incluso)

Tratta n°4 - da km 8+302,19 a km 10+745,92 (Rotatoria di Comiso Sud – S.P. 20)



Planimetria generale

Le caratteristiche principali dell'intervento in progetto sono riportate nella successiva tabella.



Tabella 3-1: Dati caratteristici dell'intervento in progetto

Lunghezza totale intervento	10.746 m
Categoria	C1 (velocità tra 60 e 100 km/h)
Larghezza piattaforma	10, 5 m (due corsie per senso di marcia)
Larghezza corsia	3,75 m
Larghezza banchina	1,50 m

Lungo il tracciato della Variante sono previsti **quattro svincoli** a livelli sfalsati con la viabilità esistente:

- Vittoria Ovest, di collegamento con la S.S. 115 esistente;
- Vittoria Nord, di collegamento con la S.P. 2;
- Vittoria Est, di collegamento con la S.P. 91 e con la futura autostrada;
- Comiso Ovest, di collegamento con la S.S. 115 esistente.

È inoltre previsto, uno svincolo con la S.P. 68 funzionale al collegamento all'Aeroporto; ma tale infrastruttura, coordinata con il Libero Consorzio di Ragusa, è oggetto di studio da parte di altra società di progettazione delle opere di adeguamento della strada provinciale stessa, in via di completamento.

Il tracciato termina con la rotatoria di "Comiso Sud" prevista in prossimità dell'intersezione con la S.P. 20, al km 10+742 circa.

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti **opere d'arte**:

- 10 viadotti (di cui n. 3 sono opere di scavalco in corrispondenza degli svincoli Vittoria Ovest, Vittoria Nord, Vittoria Est e n. 2 sono cavalcaviaferrovia);
- 3 cavalcavia;
- 6 sottovia;
- tombini scatolari;
- vasche di prima pioggia.

Inoltre, è presente tutta una serie di opere di sostegno.

INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Il progetto delle opere di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico dell'infrastruttura in esame è stato sviluppato con riferimento a quanto previsto nel Progetto Definitivo, che a sua volta teneva conto delle indicazioni provenienti dallo Studio di Impatto Ambientale, approvato con prescrizioni con Decreto dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana n. 536 del 1 luglio 2005, calibrato in base alle reali esigenze locali di mitigazione emerse dalla progettazione in scala di dettaglio dei singoli interventi. Inoltre, gli interventi perseguono gli obiettivi di qualità paesaggistica indicati nel "Piano Paesaggistico degli Ambiti 15, 16 e 17 della Provincia di Ragusa".

Opere a verde

La progettazione delle opere a verde ha avuto come obiettivo principale quello di inserire l'opera in maniera compatibile e integrata nel sistema territoriale e ambientale che attraversa. La scelta delle specie vegetali è stata effettuata sulla base delle potenzialità fitoclimatiche dell'area, della coerenza con la flora e la vegetazione locale, della rusticità e adattabilità delle specie e del loro valore estetico e naturalistico. Sono state individuate ed utilizzate le essenze più idonee al contesto ambientale del ragusano, modificando i sesti d'impianto previsti nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale con l'obiettivo di ottimizzare



*l'inserimento dell'intervento a verde. L'intervento a verde è stato previsto in funzione sia delle caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche degli ambiti attraversati che delle sue specifiche caratteristiche di mitigazione (ricucitura con la vegetazione e/o il contesto agricolo esistente, mitigazione della percezione visiva del paesaggio in relazione all'intrusività delle opere e compensazione dell'impatto sulla vegetazione preesistente). Sono state definite delle opere a verde tipologiche, di tipo sia areale che lineare, e con essenze arboree e/o arbustive, sulla base delle differenti esigenze di mitigazione e di inserimento lungo il tracciato; ciascun intervento è stato poi collocato nella maniera più adeguata in corrispondenza dei vari tratti di progetto. Inoltre, tutti gli interventi a verde in progetto prevedono l'inerbimento con idrosemina. **Gli interventi di tipo lineare** consistono in filari di tipo arbustivo, collocati sulle scarpate stradali. Impianto arbustivo su scarpate – Intervento SC **Collocazione e funzione:** questo intervento si colloca all'interno delle scarpate stradali, sia in rilevato che in trincea, con la funzione di mitigare l'impatto visivo in specifici tratti considerati più sensibili dal punto di vista paesaggistico; a tal fine l'impianto è stato collocato su un lato del tracciato o su entrambi. **Interventi Areali** Gli interventi di tipo areale sono stati pensati con la funzione principale di ricucitura con la vegetazione preesistente o il contesto agricolo attraversato e costituiscono anche una compensazione degli ambiti vegetazionali interferiti direttamente dalla realizzazione delle opere stradali (come si vedrà nel seguito, per lo più sono stati individuati elementi arborei da frutto e tipici del contesto produttivo agricolo locale). Per questi motivi la selezione delle essenze e la loro ubicazione sono state valutate tratto per tratto, in relazione al contesto di uso del suolo locale e alle interferenze con le preesistenze. Per le aree intercluse di svincolo e per quelle interne alle rotatorie sono stati studiati interventi che garantissero il miglior inserimento paesaggistico e funzionale, in modo tale da non compromettere la visibilità dei mezzi in transito sulla sede stradale. Le tipologie di intervento areale sono di seguito elencate e successivamente descritte nel dettaglio: area interclusa in rotatoria – Intervento R; area interclusa di svincolo tipo 1 – Intervento A; area interclusa di svincolo tipo 2 – Intervento AA; ricucitura vegetazione ripariale - Intervento RI; rinverdimento ed idrosemina delle scarpate. Ripristino delle aree di cantiere Il ripristino delle aree di cantiere dovrà garantire la restituzione finale delle aree ai proprietari ad uno stato il più possibile simile a quello originario. Il suolo sarà ripristinato con una stratigrafia quanto più possibile simile a quella originaria. In particolare, saranno ricostruiti gli orizzonti, rispettandone potenza, tessitura specifica e contenuto in scheletro. **Tutela colture arboree di pregio** Riguardo al reimpianto e si è operato come segue: per tutti i **carrubi** è previsto estirpazione e rimpianto per gli **ulivi**, il cui abbattimento è comunque consentito per ragioni di pubblica utilità dalla Legge 144/1951 che modifica artt. 1 e 2 del DLL 475/1945, è previsto estirpazione e rimpianto per **n.111** ulivi con caratteristiche di pregio. Le essenze arboree destinate al reimpianto saranno temporaneamente allocate nel vivaio mobile (nursery) individuato nell'area di cantiere CO.01. I 111 ulivi destinati al reimpianto, in ottemperanza al decreto prefettoriale dovranno trovare una collocazione finale che sarà definita in fase realizzativa del progetto, di concerto con la Stazione Appaltante e gli Enti coinvolti. Per maggiori dettagli sulle modalità di espianto/reimpianto, si rimanda all'elaborato T00-IA00-AMB-RE01. Il numero di ulivi destinato al reimpianto è stato oggetto di chiarimento nell'ambito del progetto esecutivo, avendo acquisito il parere della Prefettura di Ragusa di cui di seguito si illustra lo stralcio tabellare degli alberi da olivo da espiantare con obbligo di reimpianto.. **Muri in terra verde** L'inserimento dei rilevati in terra verde rinforzata in luogo dei rilevati classici è previsto nei tratti dal km 8+052,30 al km 8+204,00 e dal km 8+315 al km 8+455 Esecutivo sono stati inoltre inseriti ulteriori tre tratti in corrispondenza della sistemazione idraulica e di canalizzazione dal km 6+100 al km 6+550, in ambito opere di recapito del torrente Cava del Bosco. **Rivestimento dei muri in pietra locale** Nell'ambito del progetto di inserimento ambientale è stata data particolare importanza all'integrazione nel paesaggio delle opere architettoniche, con particolare riferimento ai muri, il cui rivestimento è esplicitamente richiesto da una prescrizione del parere della Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali di Ragusa (nota prot. 278 del 17.05.2006). La scelta dei materiali e del loro trattamento è stata ispirata ai tipici muri a secco presenti nelle zone rurali del mediterraneo e particolarmente radicati nel contesto agricolo del ragusano. I rivestimenti saranno quindi formati da pietrame locale in ottemperanza alla prescrizione sopracitata. **Opere e interventi di salvaguardia delle acque** **Protezione delle pile** In corrispondenza dell'attraversamento sul corpo idrico del torrente Cava del*



Bosco sono stati previsti interventi di protezione spondale atti a prevenire fenomeni di scalzamento di alcune delle pile del viadotto Scarparo. Gli interventi di protezione sono localizzati in corrispondenza delle pile P3 e P4 del viadotto Scarparo, e sono realizzati mediante la creazione di una scogliera al piede della pila, con pezzatura media dei massi di 60 cm e Ø 50 cm. **Inalveazioni in gabbioni** Si è ricorso all'utilizzo di altre tipologie di interventi, nello specifico gabbionata in rete metallica rinverditata. Gli interventi sono previsti in corrispondenza della sistemazione idraulica (km 1+550,00 – 1+739,00). Tale intervento è realizzato mediante gabbie in rete metallica zincata a doppia torsione e maglia esagonale, riempite in loco con pietrisco di pezzatura minima 15 cm, disposti a file parallele sovrapposte. Interventi con talee di salice inserite all'interno dei gabbioni sono previsti in corrispondenza dello Svincolo Vittoria Nord (sistemazione idraulica km 2+280,00 - km 2+418,97) e dello Svincolo Vittoria Est (sistemazione idraulica km 6+100,00 - km 6+550,00). Le talee con disposizione irregolare o a file nella prima maglia del gabbione superiore sono impiantate per valorizzare la vegetazione ripariale (come prescritto dalla Nota della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa n°278 del 17/05/2006). **Rivestimento in materassi tipo "Reno"** La realizzazione di protezioni con materassi tipo reno è prevista a monte e a valle di tutti i tombini e in corrispondenza degli sbocchi di tutte le vasche di trattamento acque, con funzione di protezione delle arginature e per il ripristino ecosistemico degli ambienti interessati dagli interventi... **Studio acustico** Lo studio acustico è stato condotto analizzando il contesto territoriale, il progetto stradale.. I Comuni di Vittoria e Comiso, entro il cui territorio ricade il progetto stradale, non hanno ancora adottato un piano di Classificazione acustica del proprio territorio. I limiti acustici di riferimento per ciascun ricettore sono stati ottenuti tenendo conto della concorsualità con le altre infrastrutture individuate sul territorio. Rispetto ai flussi previsti per il progetto della nuova SS 115 sono state considerate come concorsuali (in riferimento al DMA 29/11/2000) altre strade provinciali e linee ferroviarie. Si rimanda ai due elaborati "Carta dei limiti acustici nella fascia di progetto (DPR 142/2004) (T00-IA02-AMB-CT01÷2) per dettagli. Tutti i potenziali ricettori nella fascia di pertinenza acustica sono stati individuati attraverso un sopralluogo, volto alla definizione della loro destinazione d'uso e della geometria rispetto alla sorgente sonora stradale; per la successiva fascia fino a 500 metri dal confine stradale è stata indagata tramite la presenza di ricettori sensibili... **livelli sonori ottenuti per ciascun ricettore sono stati confrontati con i corrispondenti limiti acustici. In caso di superamento del limite è stato adottato un intervento di mitigazione diretto alla sorgente...** L'ubicazione e la tipologia degli interventi di mitigazione acustica sono riportati in dettaglio negli elaborati "Carta delle mitigazioni acustiche" Sono previste due tipologie di barriere acustiche: barriere acustiche di tipo misto (acciaio corten e PMMA); barriere acustiche integrate.

PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (di seguito PMA) prevede un insieme di controlli, effettuati periodicamente o in maniera continua attraverso rilevazioni e misurazioni nel tempo, di determinati parametri biologici, chimici e fisici che caratterizzano le componenti ambientali coinvolte in modo significativo dalla realizzazione e dall'esercizio di un'opera. Il PMA ha come obiettivo, nell'ambito delle aree interessate dalla realizzazione dell'opera, la verifica dello stato ambientale ante-operam, dell'effettivo manifestarsi delle previsioni di impatto (sia in fase di costruzione che in fase di esercizio) e dell'efficacia dei sistemi di mitigazione previsti. Si è tenuto conto delle normative generali e di settore, a livello nazionale e comunitario. Il Progetto è stato sviluppato in riferimento agli approfondimenti ambientali svolti in relazione alle prescrizioni del parere di compatibilità ambientale della Regione Sicilia nr. 536 del 01/07/2005. Successivamente, ANAS ha avviato la fase di verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. alle prescrizioni ambientali impartite dal D.R.S. n. 536 sopracitato. Tale verifica si è conclusa positivamente con l'emanazione della D.A. n. 113 /GAB del 07.07.2021. Il "Progetto di monitoraggio ambientale" (T00-IA03-MOA-RE01) ottempera inoltre a quanto riportato, nell'ambito della procedura di verifica di ottemperanza, da ARPA Sicilia nelle proprie note 77556 del 29.12.2020 e 76293 del 18/12/2020. In base alle suddette considerazioni e in ottemperanza alle prescrizioni succitate, è stato previsto il monitoraggio di Atmosfera, Rumore e Ambiente idrico superficiale. Sono state redatte due planimetrie, in scala 1:5000, riportanti l'ubicazione dei punti di



indagine, denominate rispettivamente “Ubicazione dei punti di misura - tav 1/2” (T00-IA03-MOA-PU01) e “Ubicazione dei punti di misura - tav 2/2” (T00-IA03-MOA-PU02).

La durata dell'appalto è stimata in complessivi 1113 giorni di cui: 200 giorni (150+50 di proroga) per la redazione del progetto esecutivo e 900 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla consegna dei lavori per l'esecuzione delle opere, questi ultimi comprensivi di 52 giorni per andamento meteo sfavorevole. Analogamente a quanto previsto nel progetto definitivo, viene confermata l'articolazione spaziale del cantiere in 5 zone operative; si rende invece necessario rimodulare l'ordine cronologico degli interventi di esecuzione contenuti nei differenti lotti, in funzione delle necessità esplicitate dagli enti interferiti e delle soluzioni di progetto adottate per rispettare tutti i vincoli emersi durante la fase di progettazione esecutiva.

RILEVATO, pertanto, che risulta necessario che il PMA, così come modificato ed integrato, dovrà essere approvato dall'ARPA ed in merito alla estirpazione e piantumazione degli alberi di ulivo è stata prodotta l'Autorizzazione della Prefettura di Ragusa, prot. 590620 del 24/07/2023, ove si legge: *L'Ing. COPPOLA Maria, sopraindicata, è autorizzata, per conto di "ANAS S.p.A.", ad estirpare gli alberi di ulivo ricadenti nei fondi oggetto dei lavori descritti in premessa, con l'obbligo di reimpiantare solo 111 alberi, così come individuati e contrassegnati nell'allegato schema di localizzazione, entro 24 mesi dalla data della presente autorizzazione (prorogabile a richiesta) e con le modalità stabilite dalla circolare n. 164 del 1° luglio 1994 dall'Assessorato dell'Agricoltura e delle Foreste, relativa al Piano Olivicolo Regionale.* Copia del presente decreto è inviata al Dirigente dell'Ufficio Servizio Agricoltura di Ragusa e al Dirigente del Servizio Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Ragusa, perché dispongano i necessari controlli sull'esecuzione del reimpianto entro i termini assegnati, richiamando l'attenzione della ditta medesima sulle sanzioni previste dall'art. 4 del D.L.T. 27.7.1945, n. 485, in caso di inosservanza.

CONSIDERATO e VALUTATO che, in relazione alle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale (art. 5 DPR 12.04.1996) **di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2005**; è stata trasmessa un'apposita relazione, ove si legge che: *Il Progetto Esecutivo è stato sviluppato in ottemperanza alle prescrizioni riportate nel suindicato decreto regionale D.R.S. n. 536 del 01/07/2005 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana, prescrizioni che hanno guidato ed orientato gli approfondimenti di studio e di indagini seguiti nelle successive fasi di sviluppo del progetto Rimandando agli elaborati di riferimento riportati in dettaglio nel Paragrafo 6.1.20, si sintetizzano i principali ambiti richiamati nelle prescrizioni della citata Delibera Assessoriale:*

•CANTIERIZZAZIONE

- a) Gestione materie
- b) Controllo inquinamento atmosferico e acustico in fase di costruzione
- c) Ricadute sul traffico fase di costruzione
- d) Controllo/accorgimenti inquinamento sversamenti accidentali in vicinanza impluvi in fase di costruzione
- e) Predisposizione di monitoraggio ambientale (atmosfera, rumore, ambiente idrico)
- f) Utilizzo di viabilità esistente in fase di costruzione

IDRAULICA

- a) Alterazione naturale deflusso delle acque superficiali
- b) Interferenza alvei fluviali con opere anche provvisorie e previsione di lavori manutentivi e rinaturalizzazione
- c) Interferenza pile alvei fluviali
- d) Sistema di trattamento acque di piattaforma
- e) Adeguatezza progetto idraulico

INSERIMENTO AMBIENTALE

- a) Rinaturalizzazione pendii interessati da galleria artificiale
- b) Inerbimento isole spartitraffico
- c) Mitigazione impatto visivo opere in c.a.
- d) Ripristino aree cantieri



e) Verifica preventiva interesse archeologico

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito alle le **modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo** rispetto al Progetto Definitivo oggetto di Compatibilità Ambientale, facenti seguito al contenzioso instauratosi con alcuni proprietari di fondi, ed alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (Sezione Terza) n. 1113/22 pubblicata il 20 aprile 2022 che *“accoglie il ricorso per motivi aggiunti depositato in Segreteria il 16 ottobre 2021, e per gli effetti annulla il decreto 113/GAB del 07 luglio 2021 dell’Assessorato del Territorio e dell’Ambiente della Regione Siciliana”*, viene comunicato che: *Le variazioni introdotte nel Progetto Esecutivo possono derivare sia da specifiche prescrizioni degli Enti coinvolti nella fase di approvazione sia dalla usuale progettazione di soluzioni alternative migliorative definite in fase di progettazione esecutiva. Gli ambiti di modifica individuati, i cui aspetti ambientali verranno approfonditi nei paragrafi dedicati, vengono di seguito riportati:*

- Svincolo Comiso Ovest;
- Svincolo Vittoria Est;
- Svincolo Vittoria Ovest;
- Viadotti VI04, VI08, VI09;
- Varo viadotti VI04, VI08, VI09;
- Aree di cantiere;
- Vasche di laminazione e di filtrazione.

VIADOTTI VI04, VI08, VI09: **La prescrizione ambientale n. 7 in cui si stabiliva che gli attraversamenti fluviali dovessero avvenire preferibilmente ad unica campata evitando quindi l’inserimento di pile in alveo ha posto le basi per le significative modifiche introdotte già in fase di PD per appalto integrato e successivamente riprese in fase di PE relativamente al Viadotto Scarparo (VI04), al Viadotto Ippari (VI08) e al Viadotto Serre (VI09), i quali attraversano rispettivamente il Torrente Volpe (o Cava del Bosco) e il Fiume Ippari. Si evidenzia che il Viadotto Serre non oltrepassa nessun corso d’acqua, infatti, nell’incisione che attraversa è presente un sistema di serre di carattere permanente.. al fine di ottemperare alla prescrizione ambientale n. 7 del D.R.S. n. 536 del 01/07/2005, in fase di Progetto Esecutivo si sono apportate le seguenti modifiche ai viadotti succitati.**

• Viadotto Scarparo: l’opera consta di sei campate di luci pari a 45.5-65-90-90-55-35 m ciascuna per una lunghezza totale pari a circa 380.5 m con schema statico di trave continua in composizione acciaio calcestruzzo. **Viadotto Ippari:** l’opera consta di 6 campate di luci pari 35m-55m-90m-90m-90m-55m per una lunghezza totale pari a 415 m con schema statico di trave continua in composizione acciaio calcestruzzo. **Viadotto Serre:** l’opera consta di quattro campate di luci pari 55m-90m-90m-55m per una lunghezza totale pari a 290 m con schema statico di trave continua in composizione acciaio calcestruzzo... **Il tracciato stradale in progetto non interferisce con corsi d’acqua e relative aree attigue caratterizzate da pericolosità P2, P3 o P4 e/o con Siti di attenzione del P.A.I.** In particolare, si specifica che per i ponti stradali, come nel caso in oggetto, va prodotta la valutazione del tempo di ritorno corrispondente alla massima portata che può defluire con garanzia del franco prescritto dalle vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) e vanno altresì valutate le condizioni per $Tr=50, 100, 200$ e 300 anni.

VARO VIADOTTI VI04, VI08 E VI09: Al fine di ottemperare alla **condizione ambientale n. 6** in cui si prescriveva di evitare la realizzazione di opere, anche provvisorie, lungo l’alveo dei fiumi, in fase di Progettazione Esecutiva si è modificata la modalità di varo dei viadotti Scarparo (VI04), Ippari (VI08) e Serre (VI09), passando dal varo dal basso proposto in PD ad un varo a spinta. Si tratta di un varo aereo che si attua quando le difficoltà di montaggio dal basso sono insormontabili; in questo caso la scelta della soluzione è derivata dal fatto di **limitare quanto più possibile le attività di cantiere lungo gli alvei dei corsi d’acqua interferiti, ad eccezione delle lavorazioni indispensabili, quali ad esempio la realizzazione dei pali di fondazione delle pile e delle opere di sostegno. Il principio di base è quello di anteporre alla travata una struttura ausiliaria più leggera possibile, ma allo stesso tempo resistente, che minimizzi le condizioni di massimo sbalzo, ossia le azioni sulle rulliere in corrispondenza della prima spalla che si affaccia sulla campata ed i momenti flettenti in appoggio della struttura del ponte durante il varo. In generale il varo a spinta consente di:**

- aumentare la sicurezza delle operazioni;
- ridurre i tempi di cantiere;
- ridurre le



emissioni ambientali (gas scarico mezzi d'opera, riduzione dell'inquinamento acustico); • ridurre l'aspetto invasivo per flora e fauna, attraverso la riduzione del numero di opere provvisorie fondate sul terreno. Per conseguire gli obiettivi di cui sopra, dal punto di vista logistico e della sicurezza in cantiere, si eseguono tutte le operazioni di messa in opera in sicuri piazzali di varo limitrofi all'ubicazione finale, per poi installare tutta o gran parte della struttura in unica operazione senza maestranze in quota.

VASCHE DI LAMINAZIONE E FILTRAZIONE

Nella prescrizione ambientale n. 5** si richiedeva che non venisse alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti. A tal proposito, in fase di Progettazione Esecutiva si sono definite le strategie per garantire il principio di invarianza idraulica. **Si evidenzia che tali opere idrauliche non erano presenti nel Progetto Definitivo approvato con DRS n. 536 del 01.07.2005.** La soluzione adottata è quella dell'utilizzo di bacini di laminazione previo scarico nei ricettori superficiali e bacini di filtrazione dove non sono presenti i ricettori, tipicamente a valle dei tombini. Questa proposta progettuale consiste nella realizzazione di una zona lievemente depressa rispetto al piano campagna (tipicamente 1.5 - 2.0 m) che ha lo scopo di accogliere le acque da laminare. La portata viene smaltita per infiltrazione attraverso uno strato filtrante inerbito posto sul fondo del bacino. Si riportano di seguito le tre tipologie adottate all'interno del progetto: • vasche di laminazioni inerbite con sponde 3/2 dotate di bocca tarata per lo scarico di portate laminate all'interno dei ricettori; • vasche di filtrazione con sponde 3/2 oppure con sponde in gabbioni; • vasche di filtrazione con sponde 3/2 oppure con sponde in gabbioni con in aggiunta pozzi drenanti dove le permeabilità da raggiungere ai fini della filtrazione sono nello strato profondo... **Dagli studi di carattere geologico ed idrogeologico è emerso che lungo il tracciato stradale la falda dell'acquifero superiore si pone generalmente ad una profondità dal p.c. dai 12 m ai 30 m ed oltre. Considerando che la profondità dei pozzi drenanti in aggiunta alle vasche di filtrazione presenti nel tratto iniziale del tracciato fino alla pk 3+500 (vasche di filtrazione: 1, 3, 5, 6, 7 e 8) non supera i 10,5 m, questi ultimi non interferiscono con la circolazione idrica sotterranea. Il tratto più critico potrebbe essere rappresentato esclusivamente dal settore compreso tra le pk 2+350 e 2+650, dove la falda si attesta intorno agli 11,0 m di profondità da p.c.. Per quanto riguarda il pozzo drenante relativo alla vasca di filtrazione 20, ubicata alla pk 8+425, esso si colloca in corrispondenza di un settore contraddistinto per la presenza di una falda con soggiacenza superiore ai 25 m dal p.c., pertanto non si verificherà alcun tipo di interferenza con l'acquifero superficiale.

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito alle le **modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo** rispetto al Progetto Definitivo oggetto di Compatibilità Ambientale, in seguito alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (Sezione Terza) n. 1113/22, il proponente ha prodotto **un'Analisi Ambientale Comparativa**, delle modifiche progettuali, articolata per singole WBS/parti d'opera. Più in dettaglio, per ogni WBS/parte d'opera sono state esaminate, sotto il profilo ambientale, potenziali ricadute sul sistema dei vincoli, sul Paesaggio, sul Suolo, sulle acque, sull'atmosfera e sull'emissione di rumori e vibrazioni.

CONSIDERATO che dalla lettura della Predetta Analisi emerge quanto segue:

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, in base alle ricognizioni effettuate, le modifiche progettuali intercorse tra il PE ed il PD oggetto di compatibilità ambientale non comportano nessuna interferenza con il sistema dei vincoli come si può vedere dal confronto riportato dalla figura sottostante.



Figura 5-1 - Inserimento del progetto (confronto PD/PE) nel quadro dei vincoli paesaggistici

Paesaggio

La realizzazione dello svincolo comporta una diversa leggibilità della struttura del paesaggio. Da un lato sicuramente la nuova geometria dell'opera darà una nuova e differente configurazione al contesto circostante (comunque di portata locale) ma non tale da apportare una modifica tangibile in quello che può essere considerato il sistema paesaggistico d'insieme già comprensivo dell'opera progettata in PD. In tal senso, anche in relazione all'estensione del sistema stesso e dei suoi caratteri peculiari, la modifica della percezione del paesaggio risulta essere poco significativa.

Suolo

La realizzazione dello svincolo Comiso Ovest, avendo modificato solo la geometria ma non la tipologia d'opera, non comporta, in fase cantiere, variazioni significative sulla produzione di materiali di risulta da gestire internamente al cantiere ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006 o come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del suddetto decreto. Qualora in occasione della campagna di caratterizzazione ambientale da effettuare in corso d'opera il materiale da scavo dovesse superare i limiti normativi, quest'ultimo dovrà essere gestito in qualità di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.lgs. 152/2006. Al fine di garantire una corretta gestione dei materiali prodotti nell'ambito del progetto, tali aspetti verranno trattati in dettaglio nell'elaborato di PE "Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del DPR 120/17" (T00-CA01-CAN-RE01). In fase di esercizio l'occupazione di suolo dello svincolo con la nuova geometria proposta in PE risulta essere leggermente superiore all'occupazione dello stesso previsto in fase di PD.

Acque

La realizzazione dello svincolo, essendo un'opera all'aperto, non comporta in fase cantiere interferenza delle opere con le acque sotterranee, che nell'area oggetto di interventi presentano oltretutto una soggiacenza superiore ai 15 m da p.c. Inoltre, in prossimità dello svincolo non vi sono corsi d'acqua principali. In fase di esercizio, per la tipologia d'opera e le modalità esecutive, non si prevedono modifiche in PE relativamente alle interferenze con le acque superficiali e sotterranee, rispetto alla fase di PD.



Atmosfera

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di polveri ed emissioni atmosferiche derivanti dal flusso di mezzi utilizzati per allontanare il materiale di risulta prodotto dagli scavi in fase cantiere rimane generalmente invariata. Nessuna variazione è prevista per la fase di esercizio.

Rumore e vibrazioni

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di rumore e vibrazioni in fase cantiere rimane pressoché invariata. Nessuna variazione è invece prevista per la fase di esercizio. Dal momento che l'opera in oggetto nasce dalla necessità di collegare la nuova variante con la viabilità locale esistente al fine di garantirne la continuità, si ritiene che, oltre a non avere significative variazioni circa gli impatti legati a rumore e vibrazioni rispetto la soluzione proposta in fase di PD, non ci saranno significative differenze anche dall'assetto ante-operam.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

*Le modifiche introdotte con il Progetto Esecutivo per quanto concerne lo svincolo di Comiso Ovest non producono rispetto alle azioni progettuali del Progetto Definitivo alcuna alterazione del fattore di impatto sul paesaggio, sul sistema dei vincoli paesaggistici, sulle acque, sull'atmosfera e su rumore e vibrazioni. **In relazione alle modifiche apportate, si valuta quindi come potenzialmente significativa la sola componente ambientale suolo.***

SVINCOLO VITTORIA EST

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, in base alle ricognizioni effettuate, le modifiche progettuali tra il PD ed il PE non comportano nessuna interferenza con il sistema dei vincoli come si può vedere dalla figura sottostante.

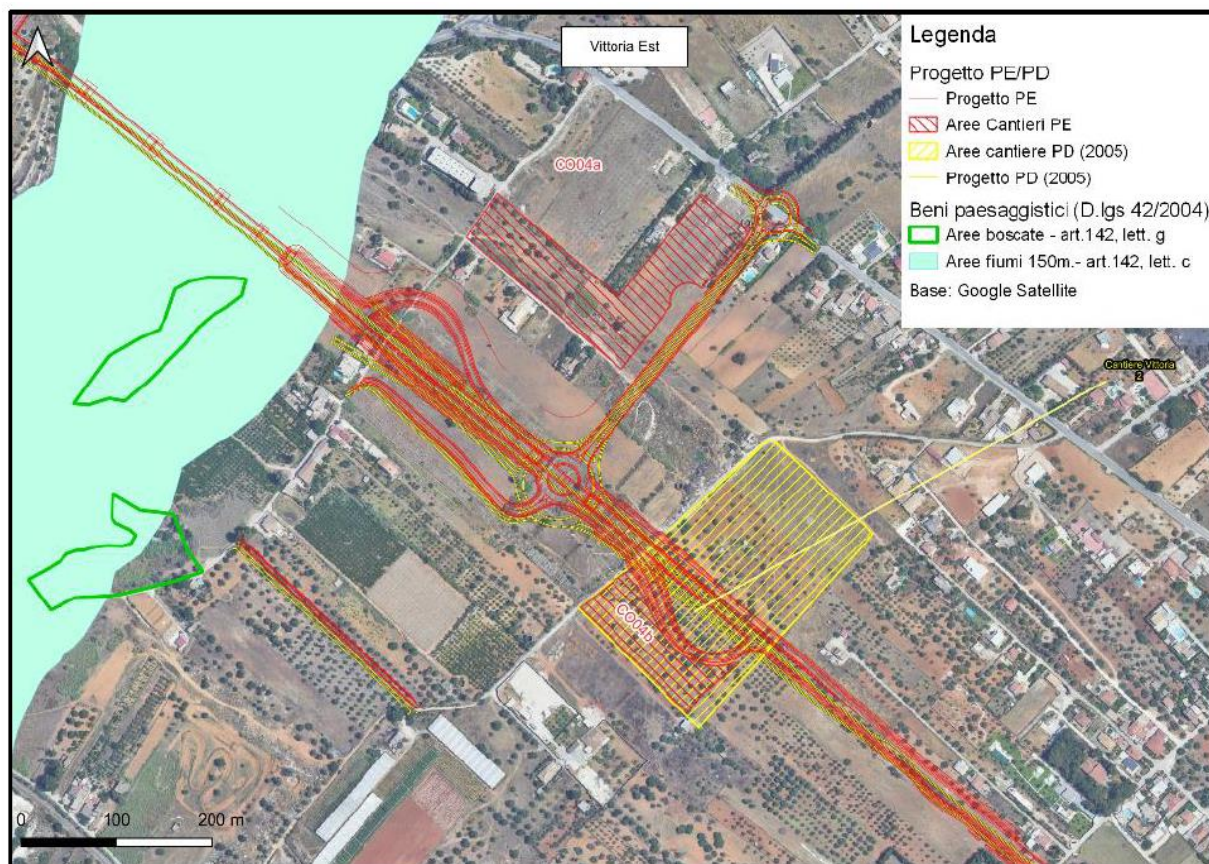


Figura 5-2 - Inserimento del progetto nel quadro dei vincoli paesaggistici

Paesaggio

La realizzazione dello svincolo comporta sicuramente una diversa leggibilità della struttura del paesaggio. Da un lato sicuramente la nuova geometria dell'opera darà una nuova e differente configurazione al contesto circostante (comunque di portata locale) ma non tale da apportare una modifica tangibile in quello che può essere considerato il sistema paesaggistico d'insieme già comprensivo dell'opera progettata in PD. In tal senso, anche in relazione all'estensione del sistema stesso e dei suoi caratteri peculiari, la modifica della percezione del paesaggio risulta essere poco significativa.

Suolo

La realizzazione dello svincolo Vittoria Est, avendo modificato solo la geometria, ma non la tipologia d'opera non comporta, in fase cantiere, variazioni significative sulla produzione di materiali di risulta da gestire internamente al cantiere ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006 o come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del suddetto decreto. Qualora in occasione della campagna di caratterizzazione ambientale da effettuare in corso d'opera il materiale da scavo dovesse superare i limiti normativi, quest'ultimo dovrà essere gestito in qualità di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.lgs. 152/2006. Al fine di garantire una corretta gestione dei materiali prodotti nell'ambito del progetto, tali aspetti verranno trattati in dettaglio nell'elaborato di PE "Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del DPR 120/17" **In fase di esercizio l'occupazione di suolo dello svincolo con la nuova geometria proposta in PE risulta essere leggermente superiore all'occupazione dello stesso previsto in fase di PD.**

Acque

La realizzazione dello svincolo, essendo un'opera all'aperto, non comporta in fase cantiere interferenza delle opere con le acque sotterranee, che nell'area oggetto di interventi presentano oltretutto una



soggiacenza compresa tra 20 e 25 m da p.c. Si evidenzia che in prossimità dello svincolo è presente il torrente Volpe che tuttavia si colloca rispetto un punto baricentrico dello svincolo a circa 500 m di distanza. In fase di esercizio, per la tipologia di opere e le modalità esecutive, non si prevedono modifiche relativamente alle interferenze con le acque superficiali e sotterranee, rispetto alla fase di PD.

Atmosfera

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di polveri ed emissioni atmosferiche derivanti dal flusso di mezzi utilizzati per allontanare il materiale di risulta prodotto dagli scavi in fase cantiere rimane generalmente invariata. Nessuna variazione è prevista per la fase di esercizio.

Rumore e vibrazioni

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di rumore e vibrazioni in fase cantiere rimane pressoché invariata. Nessuna variazione è invece prevista per la fase di esercizio. Dal momento che l'opera in oggetto nasce dalla necessità di collegare la nuova variante con la viabilità locale esistente al fine di garantirne la continuità, si ritiene che, oltre a non avere significative variazioni circa gli impatti legati a rumore e vibrazioni rispetto la soluzione proposta in fase di PD, non ci saranno significative differenze anche dall'assetto ante-operam.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

Le modifiche introdotte con il Progetto Esecutivo per quanto concerne lo Svincolo di Vittoria Est, come sopra argomentato, non producono rispetto alle azioni progettuali del Progetto Definitivo alcuna alterazione del fattore di impatto sul paesaggio, sul sistema dei vincoli paesaggistici, sulle acque, sull'atmosfera e su rumore e vibrazioni. **In relazione alle modifiche apportate, si valuta quindi come potenzialmente significativa la sola componente ambientale suolo.**

SVINCOLO VITTORIA OVEST

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, in base alle ricognizioni effettuate, le modifiche progettuali non comportano nessuna interferenza con il sistema dei vincoli come si può vedere dalla figura sottostante.

Paesaggio

La realizzazione dello svincolo comporta sicuramente una diversa leggibilità della struttura del paesaggio. Da un lato sicuramente la nuova geometria dell'opera darà una nuova e differente configurazione al contesto circostante (comunque di portata locale) ma non tale da apportare una modifica tangibile in quello che può essere considerato il sistema paesaggistico d'insieme già comprensivo dell'opera progettata in PD. In tal senso, anche in relazione all'estensione del sistema stesso e dei suoi caratteri peculiari, la modifica della percezione del paesaggio risulta essere poco significativa.

Suolo

La realizzazione dello svincolo Vittoria Ovest, avendo modificato solo la geometria, ma non la tipologia d'opera non comporta, in fase cantiere, variazioni significative sulla produzione di materiali di risulta da gestire internamente al cantiere ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006 o come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del suddetto decreto. Qualora in occasione della campagna di caratterizzazione ambientale da effettuare in corso d'opera il materiale da scavo dovesse superare i limiti normativi, quest'ultimo dovrà essere gestito in qualità di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.lgs. 152/2006. Al fine di garantire una corretta gestione dei materiali prodotti nell'ambito del progetto, tali aspetti verranno trattati in dettaglio nell'elaborato di PE "Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del DPR 120/17" (T00-CA01-CAN-RE01). **In fase di esercizio l'occupazione di suolo dello svincolo con la nuova geometria proposta in PE risulta essere superiore all'occupazione dello stesso previsto in fase di PD.**

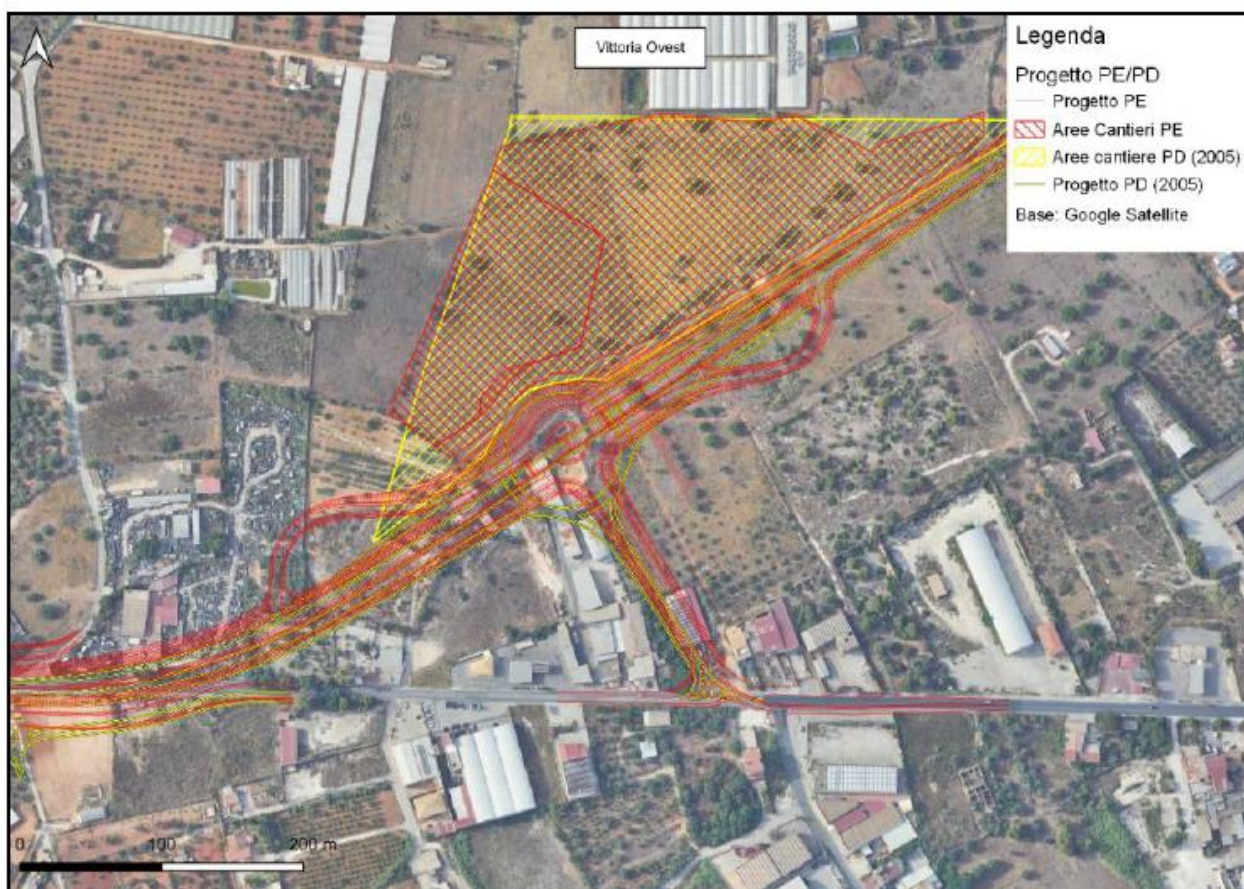


Figura 5-3 - Inserimento del progetto nel quadro dei vincoli paesaggistici

Acque

La realizzazione dello svincolo, in fase cantiere, non comporta interferenza delle opere con le acque sotterranee, dal momento che, durante lo svolgimento della campagna di indagini geognostiche eseguita a supporto della fase di progettazione esecutiva, la falda non è stata rilevata.

Inoltre, in prossimità dello svincolo non vi sono corsi d'acqua principali. In fase di esercizio, per la tipologia di opere e le modalità esecutive, non si prevedono modifiche relativamente alle interferenze con le acque superficiali e sotterranee, rispetto alla fase di PD.

Atmosfera

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di polveri ed emissioni atmosferiche derivanti dal flusso di mezzi utilizzati per allontanare il materiale di risulta prodotto dagli scavi in fase cantiere rimane generalmente invariata. Nessuna variazione è prevista per la fase di esercizio.

Rumore e vibrazioni

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che è solo cambiata la geometria dello svincolo, non modificando quindi tipologia d'opera e lavorazioni, la produzione di rumore e vibrazioni in fase cantiere rimane pressoché invariata. Nessuna variazione è invece prevista per la fase di esercizio. Dal momento che l'opera in oggetto nasce dalla necessità di collegare la nuova variante con la viabilità locale esistente al fine di garantirne la continuità, si ritiene che, oltre a non avere significative variazioni circa gli impatti legati a rumore e vibrazioni rispetto la soluzione proposta in fase di PD, non ci saranno significative differenze anche dall'assetto ante-operam.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative



*Le modifiche introdotte con il Progetto Esecutivo allo Svincolo di Vittoria Ovest non producono rispetto alle azioni progettuali del Progetto Definitivo alcuna alterazione del fattore di impatto sul paesaggio, sul sistema dei vincoli paesaggistici, sulle acque, sull'atmosfera e su rumore e vibrazioni. **In relazione alle modifiche apportate, si valuta quindi come potenzialmente significativa la sola componente ambientale suolo.***

VIADOTTI VI04, VI08 E VI09

Sistema dei vincoli paesaggistici

*Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici, si può notare come i viadotti Scarparo (VI04) e Ippari (VI08), ricadano nelle aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri", mentre il viadotto Serre (VI09) non interferisce con alcuna area vincolata. **I succitati viadotti VI04, VI08 e VI09, già previsti in PD si sviluppavano nelle medesime aree, rientrando quindi nel quadro vincolistico precedentemente illustrato. Pertanto, in relazione alle modifiche introdotte in questa fase nell'ambito considerato, non si riscontra alcuna variazione sul livello di interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici rispetto a quello già verificato ed approvato per il progetto Definitivo.***

Paesaggio

*La realizzazione dei viadotti comporta sicuramente una diversa leggibilità della struttura del paesaggio. Tuttavia, le variazioni introdotte in PE non comportano modifiche tali da trasformare in maniera tangibile quello che può essere considerato il sistema paesaggistico d'insieme rispetto alle soluzioni progettuali previste ed approvate in fase di PD, andando anzi a migliorare, anche in recepimento di specifiche prescrizioni, l'inserimento paesaggistico dei manufatti. **In relazione alle variazioni apportate in fase di PE, la modifica della percezione del paesaggio risulta essere migliorativa rispetto a quanto previsto in fase di PD.***

Suolo

Tra le modifiche progettuali introdotte nella fase di PE, vi è anche la variazione della lunghezza delle campate dei viadotti, sempre incrementata rispetto a quanto previsto in PD, che comporta quindi una riduzione del numero di pile necessarie. Considerando che sia la produzione di terre e rocce da scavo che l'occupazione del suolo generate dalla realizzazione di un viadotto sono direttamente correlate al numero e alla dimensione in pianta delle relative pile, ne consegue che la diminuzione delle stesse prevista in PE comporta anche una riduzione dei materiali generati dalle opere (viadotti VI04, VI08, VI09) nell'ambito degli scavi e delle perforazioni dei pali di fondazione e dell'occupazione di suolo di carattere permanente. Le variazioni introdotte risultano pertanto migliorative rispetto quanto previsto in fase di PD, riducendo gli impatti generati sulla componente suolo.

Acque

***Parte delle modifiche alle caratteristiche progettuali dei viadotti introdotte con il PE sono dovute all'ottemperanza delle prescrizioni ambientali n. 6 e 7 della DRS 536 del 01/07/2005.** Estendendo la lunghezza delle campate si è ridotta quindi l'interferenza delle pile dei viadotti con l'alveo dei corsi d'acqua attraversati, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Inoltre, per la fase di cantiere sono previste una serie di azioni mitigative atte a limitare potenziali fenomeni di inquinamento delle acque superficiali dovuti alle inevitabili lavorazioni in alveo (realizzazione pali di fondazione dei viadotti e opere di sostegno) come, ad esempio, gli accorgimenti sulla gestione dei reflui di lavorazione quali l'installazione di un impianto di accumulo e il controllo delle fuoriuscite di miscela in superficie. In fase d'esercizio, lo spostamento delle pile determinerà una minore interferenza sia in condizioni idrauliche standard che in caso di piena. Le soluzioni previste da PE risultano migliorative rispetto a quanto previsto in fase di PD diminuendo così i possibili impatti sul reticolo idrografico superficiale.*

Atmosfera

Come già detto, tra le modifiche progettuali introdotte nella fase di PE, vi è anche la variazione della lunghezza delle campate dei viadotti, sempre incrementata rispetto le soluzioni progettuali di PD, che comporta quindi una riduzione del numero di pile necessarie. Diminuendo il numero di pile, si riducono di conseguenza le attività di scavo per la realizzazione delle fondazioni profonde, le cui esecuzione rientra tra le attività maggiormente impattanti sulla matrice atmosfera in termini di produzione di polveri e di emissioni atmosferiche derivanti dal flusso di mezzi utilizzati per allontanare il materiale di risulta prodotto dagli



scavi in fase cantiere. In fase di cantiere, la soluzione risulta quindi migliorativa rispetto a quanto previsto in PD. Nessuna variazione è prevista per la fase di esercizio.

Rumore e vibrazioni

Nessuna variazione in fase di PE rispetto allo scenario di PD. Dal momento che le lavorazioni previste per la costruzione dei viadotti rimangono le stesse, la produzione di rumore e vibrazioni in fase cantiere rimane pressoché invariata o addirittura diminuita rispetto al PD legata al minore numero di pile da realizzarsi e alla diversa modalità di varo. Nessuna variazione è invece prevista per la fase di esercizio.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

Le modifiche introdotte con il progetto esecutivo sui viadotti VI04, VI08 e VI09 non producono rispetto alle azioni progettuali del Definitivo alcuna alterazione del fattore di impatto sul paesaggio, sul sistema dei vincoli paesaggistici e su rumore e vibrazioni che anzi vedono diminuzione degli impatti relativamente alle soluzioni di PD. **In relazione alle modifiche apportate, non vi sono pertanto componenti ambientali significative, beneficiando tutte in termini migliorativi delle modifiche apportate.**

VARO VIADOTTI VI04, VI08 E VI09

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici, come mostrato nella Figura 5-4, si può notare come i viadotti Scarparo (VI04) e Ippari (VI08), ricadano nelle aree tutelate per legge di cui all'articolo 142 co. 1, lett. c del D. Lgs. 42/2004 "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri", mentre il viadotto Serre (VI09) non interferisce con alcuna area vincolata. Si evidenzia che le attività di varo previste in PD, seppur con modalità differenti, ricadevano nelle medesime aree di cantiere, inserendosi anch'esse nel medesimo quadro vincolistico. **Pertanto, in relazione alle modifiche introdotte in questa fase nell'ambito considerato, non si riscontra alcuna variazione sul livello di interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici rispetto a quello già verificato ed approvato per il progetto Definitivo.**

Paesaggio

Nonostante le modalità di varo dei viadotti previste siano differenti – varo dal basso nel PD e varo a spinta nel PE –, queste attività modificano in ogni caso il sistema paesaggistico d'insieme esclusivamente nella fase di cantiere, risultando quindi di carattere temporaneo. Non sussistono, pertanto, variazioni significative dell'inserimento delle lavorazioni nella struttura del paesaggio rispetto al PD.

Suolo

Il varo a spinta dei viadotti proposto in PE comporta l'utilizzo di piazzali di varo (cantieri temporanei) limitrofi all'ubicazione finale per tutte le operazioni di messa in opera. Tale configurazione logistica permette quindi di evitare la presenza di cantieri temporanei in corrispondenza dell'alveo dei fiumi attraversati così come inizialmente previsto con la modalità di varo dal basso ipotizzata in fase di PD. La necessità di un cantiere di supporto alle attività di varo, seppur collocato in una posizione differente comporta in ogni caso l'occupazione temporanea di suolo, pertanto non sussistono variazioni degli impatti tra il PD e il PE.

Acque

La modalità di varo a spinta proposta in PE comporta l'utilizzo di piazzali di varo (cantieri temporanei) limitrofi all'ubicazione finale per tutte le operazioni di messa in opera. Tale configurazione logistica permette quindi di evitare del tutto lavorazioni in alveo e la realizzazione di opere provvisorie per l'esecuzione delle stesse. La soluzione proposta in PE non comporta alcuna interferenza con le acque superficiali rispetto alla soluzione prevista in PD, risultando nettamente migliorativa.

Atmosfera

La modalità di varo a spinta dei viadotti VI04, VI08, VI09 proposta in PE permette di limitare e/o evitare l'utilizzo di mezzi meccanici (ad esempio gru telescopiche) determinando una diminuzione delle emissioni in atmosfera rispetto alla soluzione prevista in PD.

Rumore e vibrazioni

La modalità di varo a spinta dei viadotti VI04, VI08, VI09 proposta in PE permette di limitare e/o evitare l'utilizzo di mezzi meccanici (ad esempio gru telescopiche) determinando una generale diminuzione delle emissioni acustiche e vibrazionali rispetto alla soluzione prevista in PD.



Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

*Le modifiche introdotte con il Progetto Esecutivo circa le modalità di varo dei viadotti non producono rispetto alle attività previste nel Progetto Definitivo alcuna alterazione del fattore di impatto sul sistema dei vincoli paesaggistici. **In relazione alle modifiche apportate, non vi sono quindi componenti ambientali potenzialmente significative da segnalare, beneficiando tutte in termini migliorativi delle modifiche apportate.***

AREE DI CANTIERE

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, in base alle ricognizioni effettuate, le modifiche progettuali riducono complessivamente le interferenze con il sistema vincolistico. Nelle figure seguenti vengono mostrati (ponendo a confronto il PD con il PE) solamente i cantieri che interferiscono o interferivano con le zone tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1 del D.lgs. 42/2004 e l'inserimento nel sistema vincolistico del nuovo cantiere integrativo (CO.02). In particolare, si evince quanto segue:

- Il nuovo cantiere CO.02 non interferisce con alcun vincolo paesaggistico;
- Il cantiere CO.05a ricade in minima parte nel vincolo "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri" di cui all'art. 142, co. 1, lett. c del suddetto decreto;
- Il cantiere CO.06 non interferisce più con alcun vincolo. Nella configurazione prevista da PD ricadeva anch'esso parzialmente nell'area tutelata "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri" di cui all'art. 142, co. 1, lett. c del D.lgs. 42/2004.

Paesaggio

La generale diminuzione delle superfici occupate, determina un miglioramento dell'impatto visivo della cantierizzazione dell'intervento, riducendo le aree occupate dalle attività legate alla costruzione delle opere.

Suolo

La riduzione della superficie di parte delle restanti aree di cantiere determina un minor consumo di suolo rispetto al PD.

Acque

In PE sono stati studiati con maggior dettaglio i sistemi di collettamento, trattamento e scarico delle acque reflue, diminuendo così i possibili impatti sul reticolo idrografico superficiale. Le acque derivanti dalle attività di cantiere saranno tutte raccolte in modo idoneo e gestite correttamente; ne consegue quindi che l'impatto sulla componente idrica superficiale e sotterranea potenzialmente generata dalla fase di costruzione relativa all'approntamento delle aree di cantiere e alla gestione delle acque relative alle attività di cantiere può essere considerata trascurabile. Inoltre, al fine di eliminare o limitare il più possibile le interferenze sui corpi idrici, senza alterazione della qualità delle acque, si prevedono in fase di cantierizzazione diverse misure di mitigazione, tra cui:

- a. specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere;
- b. specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;
- c. preparazione delle aree di cantiere e tutela degli sversamenti attraverso l'utilizzo del sistema di impermeabilizzazione delle aree di cantiere ed installazione dei presidi idraulici per il trattamento delle acque.

Atmosfera

Sono stati affrontati e dettagliati in PE i presidi di cantiere legati alla mitigazione degli impatti per la dispersione in atmosfera di polveri, determinando quindi un miglioramento relativamente al quadro emissivo.

Rumore e vibrazioni

La generale diminuzione delle superfici occupate proposta in PE determina una diminuzione delle emissioni acustiche e vibrazionali rispetto al PD.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

Le modifiche introdotte nell'assetto dei Cantieri con il Progetto Esecutivo sono significativamente



migliorative sulle seguenti componenti ambientali:

- Sistema dei vincoli paesaggistici;
- Paesaggio;
- Suolo;
- Acque;
- Atmosfera;
- Rumore e vibrazioni.

VASCHE DI LAMINAZIONE E FILTRAZIONE

Sistema dei vincoli paesaggistici

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli, in base alle ricognizioni effettuate, le nuove vasche di laminazione e filtrazione introdotte nel Progetto Esecutivo non interferiscono con nessun vincolo ad eccezione delle vasche n. 13, 14, 21 e 22 che dal confronto planimetrico con i vincoli, risultano interferenti con il vincolo paesaggistico Corsi d'acqua (D.lgs. 42/2004 art. 142 lett. c) e le vasche n. 11 e 12 con il vincolo paesaggistico Zona di interesse archeologico (D.lgs. 42/2004 art. 142 lett. m).

Paesaggio

Dal punto di vista paesaggistico, la soluzione prevista in PE risulterebbe maggiormente impattante rispetto allo scenario di PD, essendo opere non presenti nel progetto precedente. Tuttavia, si specifica che gli elementi hanno natura ipogea, costituite da opere in terra non risultando pertanto significativamente impattanti nel contesto territoriale.

Suolo

La realizzazione delle vasche proposta in PE rispetto al PD comporta un modesto aumento della produzione di materiali di risulta da gestire internamente al cantiere ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006 o come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del suddetto decreto. Qualora in occasione della campagna di caratterizzazione ambientale da effettuare in corso d'opera il materiale da scavo dovesse superare i limiti normativi, quest'ultimo dovrà essere gestito in qualità di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.lgs. 152/2006.

Acque

L'esecuzione dei lavori comporterà la generazione diretta o indiretta di acque reflue di differente origine:

- meteorica di dilavamento;
- da attività di cantiere;
- da lavaggi piazzali e macchinari;
- da scarichi civili.

Al fine di eliminare o limitare il più possibile le interferenze sui corpi idrici, senza alterazione della qualità delle acque, si prevedono in fase di cantierizzazione diverse misure di mitigazione. Le acque derivanti dalle attività di cantiere saranno tutte raccolte in modo idoneo e gestite correttamente; ne consegue quindi che l'impatto sulla componente idrica superficiale e sotterranea potenzialmente generata dalla fase di costruzione relativa all'approntamento delle aree di cantiere e alla gestione delle acque relative alle attività di cantiere può essere considerata trascurabile. La realizzazione delle vasche comporta quindi un'opera essenziale per garantire l'invarianza idraulica. L'inserimento delle vasche lungo lo sviluppo del tracciato di progetto comporterà quindi un volume temporaneo di accumulo che permetterà di drenare gradualmente il drenaggio delle acque di piattaforma producendo effetti positivi per garantire l'invarianza idraulica.

Atmosfera

I prevedibili effetti delle opere sulla qualità dell'aria sono essenzialmente correlati alla fase di cantiere, e riconducibili in particolare alle emissioni delle macchine operatrici e alle emissioni di polveri (da attività di scavo e movimentazione dei materiali e transito dei mezzi), che costituiscono usualmente il maggiore impatto di tale fase. In fase di esercizio, non si genera nessun impatto sulla componente atmosfera.

Rumore e vibrazioni

La realizzazione delle vasche comporterà la produzione di emissioni acustiche dovute principalmente alla realizzazione degli scavi. In relazione alla produzione di emissioni vibrazionali, si ritiene che le modalità di esecuzione delle opere siano tali da poter considerare i correlati livelli vibrazionali pienamente conformi



rispetto ai livelli di disturbo (annoyance) indicati dalla normativa tecnica di settore (UNI 9614:2017 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo").

In fase di esercizio, l'opera funzionerà solo durante gli eventi di piena descritti nel quadro progettuale. Il riempimento dell'area di laminazione non comporta particolari emissioni sonore. Lo svuotamento delle vasche avverrà mediante filtrazione a suolo o con recapito in corpo idrico ricettore posto nelle più immediate vicinanze.

Individuazione degli aspetti ambientali/componenti significative

Le opere idrauliche in esame non erano presenti nel Progetto Definitivo oggetto di Compatibilità Ambientale, per cui l'inserimento di quest'ultime all'interno del Progetto Esecutivo ha inevitabilmente determinato potenziali fattori di impatto sulle componenti ambientali. In funzione della disamina di cui ai paragrafi precedenti, tuttavia, si ritiene che tali nuovi impatti siano trascurabili o nulli rispetto a quelli già esaminati in PD. In taluni casi, come per la componente acque, le modifiche introdotte sono migliorative scaturendo proprio dall'ottemperanza ad un criterio di invarianza idraulica del PE rispetto al PD.

CONSIDERATO e VALUTATO che, dalla lettura della predetta analisi comparativa in merito alla variante progettuale, emerge come l'impatto ambientale conseguente interessa significativamente la sola componente ambientale suolo, mentre gli impatti sulle altre componenti ambientali risultano contenute;

CONSIDERATO e VALUTATO che la progettazione e/o variazione di alcune opere d'arte previste nel Progetto definitivo, risultano conseguenti alle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2005;

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito alle modifiche progettuali apportate, dovranno essere prodotte tutti gli ulteriori Pareri/Nulla Osta/Autorizzazioni da parte degli Enti coinvolti nel procedimento, fornendo apposita relazione tesa ad analizzare le eventuali ricadute sulle componenti ambientali interessate dall'intervento, in seguito alle eventuali prescrizioni rilasciate.

CONSIDERATO e VALUTATO, che in merito alla rielaborazione del Progetto non è stato prodotto il del Parere dell'ARPA;

CONSIDERATO e VALUTATO, che è stata prodotta una Relazione recante le osservazioni al Progetto Definitivo, propedeutiche alla successiva progettazione esecutiva, in risposta a tutti gli Enti coinvolti nell'iter autorizzativo, come di seguito riepilogato:



REPUBBLICA ITALIANA
REGIONE SICILIANA
Assessorato Territorio e Ambiente
Commissione Tecnica Specialistica
per le autorizzazioni ambientali
di competenza Regionale [L. r. n. 9/2015, art. 91]

Tabella 5-2 - Approvazioni al PD 2020

	ENTE/AUTORITÀ	NOTA PROT	CONTENUTO IN SINTESI
1	Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Servizio V - Tutela del paesaggio	MIBACT 22372 del 30/07/2020	Parere non dovuto, in quanto non di competenza
2	ARTA - Servizio 1 Autorizzazioni e valutazioni ambientali	015868 del 15/03/2021 Notifica D.A. n. 113/GAB del 07.07.2021 e pubblicazione in estratto in G.U.R.S. del parere CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE .10457135.19-07-2021	Parere n. 23 del 29/01/2021 allegato alla nota prot. 015868 del 15/03/2021 in cui si chiede di "produrre documentazione integrativa utile al superamento delle inottemperanze" (v. § 3.5) D.A. n. 113/GAB del 07.07.2021 in cui, vista la documentazione integrativa trasmessa da ANAS con nota prot. ARTA 18413 del 26/03/2021, risultano ottemperate le prescrizioni relative alla fase di progettazione definitiva
3	ARTA - Servizio 4 Urbanistica	5665 del 07/04/2021	Parere favorevole
4	Comando del Corpo forestale	76712 del 01/09/2020	Le aree non rientrano tra quelle a rischio idrogeologico, pertanto, non emette parere per difetto di competenza
5	Regione Siciliana. Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana. Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Ragusa	prot. n. 4492/U04 del 23.06.2020 prot. n. 5977/U04 del 11.08.2020 Prot. n. 6008 del 12.08.2020	Richiesto il piano operativo per le indagini archeologiche preventive La Soprintendenza BB.CC.AA. di Ragusa ha APPROVATO il piano operativo trasmesso da Anas con nota prot. 386259 del 29.07.2020 Parere favorevole con prescrizioni (v. § 3.1)
6	Genio Civile di Ragusa parere sismico	Prot. n. 0112340 del 28.07.2020	Parere favorevole
7	Genio Civile di Ragusa ex art 13	Prot. n.0151862 del 15.10.2020	Parere favorevole
8	Autorità di Bacino del Distretto idrografico della Sicilia.	Prot. 721 del 19.01.2021	AUTORIZZAZIONE IDRAULICA UNICA – Provvedimento rilasciato ai sensi del R.D. n. 523/1904 e delle NTA del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico e del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, con le modalità di cui ai Decreti del Segretario Generale n. 55 del 07/08/2019, n. 68 del 12/09/2019 Parere favorevole con prescrizioni (v. § 3.3)
9	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sicilia (ARPAS)	nota 77556 del 29.12.2020	Parere nell'ambito della Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di cui al D.R.S. n. 536 del 01/07/2005: favorevole con condizioni da recepire nel PE e in fase di costruzione (v. § 3.4)
10	Agenzia del Demanio Sicilia	-	Parere non pervenuto
11	Ministero della Difesa	M_D E24363 REG2020 0070546 15-09-2020	Nulla contro da parte del Ten. Col. Alessandro Greco con prescrizioni (v § 3.6)
12	10° REPARTO INFRASTRUTTURE	M_D E23663 0009225 10.08.2020	Non può emettere un parere vincolante senza i necessari documenti richiesti dalla Direttiva GEN-BST-001 e senza che sia stata scelta la ditta specializzata che avrà l'onere di redigere il progetto di bonifica da sottoporre all'approvazione
13	Aeronautica Militare	M_D ABA001. 0029407 18.08.2020	Parere favorevole
14	Libero Consorzio Comunale di Ragusa	20290 del 11.08.2020	Parere favorevole con raccomandazioni

	ENTE/AUTORITÀ	NOTA PROT	CONTENUTO IN SINTESI
15	Comune di Vittoria (RG)	Prot. 47736 del 04.11.2020	Delibera n. 70 del 22.10.2020 della Commissione Straordinaria con i poteri del Consiglio Comunale - Parere favorevole
16	Comune di Comiso (RG)	PEC del 01.12.2020	Delibera n. 54 del 10.11.2020 del Consiglio Comunale - Parere favorevole
17	Prefettura di Ragusa		Non competente ad esprimere parere
18	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.- Gruppo FS Italiane,	nota RFI-DPR-DTP_PA.INGIPEC IPI2020/0007423 del 18.12.2020	Parere favorevole con prescrizioni (v. § 3.2)
19	E-distribuzione	nota E-DIS- 26.11.2020-0759913	Parere favorevole
20	Terna Rete Italia Spa	P20200073267 del 3.11.2020	Parere positivo, con indicazione di interferenze Le interferenze sono riportate negli elaborati del Progetto Definitivo
21	Fastweb S.p.A.	PEC Prot. 0019588.06-10-2020	Parere positivo, con indicazione di interferenze Le interferenze sono riportate negli elaborati del Progetto Definitivo
22	Telecom Italia S.p.A.	2020/02240 – P 12.10.2020	Parere positivo, con indicazione di interferenze Le interferenze sono riportate negli elaborati del Progetto Definitivo
23	SNAM Rete Gas S.p.A.	Prot. DI.SIC/1210/URZ del 20.10.2020	Confermata la compatibilità del progetto con il preesistente gasdotto, in attesa del progetto di risoluzione dell'interferenza da parte di SNAM
24	E.A.S. Ente Acquedotti Siciliani	Prot.6608 del 1.10.2020	L'Ente è in liquidazione coatta amministrativa da oltre un decennio
25	Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici	Parere 49/2020 del 17.12.2020	Parere favorevole con prescrizioni, osservazioni, raccomandazioni (v. § 3.7)



CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 1** recita:

1. Durante la fase di cantiere si dovrà procedere allo smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti verificando preventivamente la possibilità di riutilizzare gli stessi nell'ambito dei lavori in argomento conferendo gli eventuali residui eccedenti presso discariche regolarmente autorizzate, previa quantificazione delle capacità ricettive delle stesse.

CONSIDERATO che il Proponente ha prodotto Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/17, nella relazione di ottemperanza si legge: *Secondo le previsioni del Progetto Esecutivo per gli interventi in progetto, a fronte di una produzione di 838.257 m³ (1.047.821 m³ in cumulo) di terre e rocce da scavo, si prevedono i seguenti flussi di materiali di risulta:*

- *Materiali da scavo da riutilizzare nell'ambito dell'appalto, che verranno trasportati dai siti di produzione ai siti di deposito temporaneo in attesa di utilizzo, sottoposti a trattamenti di normale pratica industriale ove necessario ed infine conferiti ai siti di utilizzo interni al cantiere: tali materiali saranno gestiti ai sensi del D.P.R. 120/2017 ed ammontano a 630.025 m³ (787.531 m³ in cumulo);*

- *Materiali di risulta in esubero non riutilizzati nell'ambito delle lavorazioni né conferiti come sottoprodotto ai sensi del D.P.R. 120/2017 e pertanto gestiti in regime di rifiuto: tali materiali ammontano a 208.232 m³ (260.290 m³ in cumulo) e saranno gestiti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. **Al fine di definire le caratteristiche ambientali e le modalità di gestione dei materiali oggetto di futuro scavo sono state condotte una serie di indagini ambientali in fase di Progettazione Definitiva e Progettazione Esecutiva.** Per quanto riguarda i campioni prelevati ai fini della caratterizzazione ambientale, in occasione delle succitate campagne di indagine, si evidenzia che tutti i campioni sono risultati conformi alla CSC di cui alla Tab. 1 All.5 Parte IV del D. Lgs. 152/06. Per quanto riguarda i campioni prelevati a scopi geotecnici sottoposti a caratterizzazione secondo quanto previsto dalla norma UNI :11531 tutti i campioni analizzati ricadono nelle classi A1a e A1b secondo quanto previsto dalla norma citata. Pertanto, i materiali investigati risultano idonei all'utilizzo tal quale ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 o in qualità di sottoprodotti ai sensi dell'art. 184-bis del medesimo decreto all'interno delle opere di progetto, previa applicazione di normale pratica industriale (frantumazione/selezione granulometrica). Sulla base degli esiti della caratterizzazione ambientale e sulla scorta degli studi geologici geotecnici, sono state in estrema sintesi individuate le seguenti modalità di gestione delle terre e rocce da scavo in funzione delle caratteristiche ambientali dei materiali, le quali verranno confermate mediante la caratterizzazione in corso d'opera materiali da scavo da gestire in regime di sottoprodotto saranno quindi riutilizzati nell'ambito dell'appalto, trasportati dai siti di produzione ai siti di deposito temporaneo in attesa di utilizzo, sottoposti a trattamenti di normale pratica industriale ove necessario ed infine conferiti ai siti di destinazione finale che corrispondono con il reimpiego all'interno del cantiere: tali materiali saranno gestiti ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'art. 185 del medesimo decreto nonché di quanto previsto dal D.P.R. 120/2017 ed ammontano a **630.025 m³** (in banco). Tale volumetria corrisponde a ca. un **78 %** di reimpiego del materiale generato dagli scavi di sbancamento e/o con benna rovescia (complessivamente pari a 806.251 m³). Il materiale generato dai pali (32.006 m³) è infatti stato considerato integralmente gestito come esubero, in regime di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. I materiali di scavo saranno pertanto utilizzati: • nell'ambito della medesima WBS di produzione (**323.367 m³** in banco); • in altra WBS interna al cantiere (**306.658 m³** in banco). In continuità con quanto definito nel PUT di PD, si prevede la gestione dei materiali in regime di rifiuti che sarà applicata a quella parte di terre e rocce da scavo che non potranno essere utilizzati all'interno del progetto in quanto in esubero rispetto ai fabbisogni di progetto. In particolare, si prevede di gestire come rifiuti circa 208.232 m³ di materiali di risulta derivanti dagli scavi ai quali sarà attribuito il codice EER 17.05.04 (terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03); tali materiali saranno gestiti in conformità con la Parte IV del D. Lgs. 152/2006 e saranno, pertanto, inviati ad idoneo impianto di recupero/smaltimento autorizzato. Il conferimento dei materiali da scavo in esubero rispetto ai riutilizzi interni al cantiere avverrà in regime di rifiuto ai sensi della parte IV del D. Lgs. 152/06 (EER presunto 17 05 04). A tale fine sono stati individuati seguenti impianti autorizzati. Considerando una produzione annua di circa 85.000 m³ (170.000 t, stimando una densità del materiale pari a 2,0 t/m³) di materiali da smaltire nel regime dei rifiuti, ipotizzati sui 2 anni e 6 mesi di lavori, si darà priorità al*

conferimento degli stessi nei siti più prossimi al cantiere (evidenziati in nero in Tabella 6-1), mantenendo i restanti come siti di “riserva” in caso di indisponibilità in corso d’opera degli impianti indicati.

Tabella 6-1: Impianti di conferimento 17 05 04

Impianti di conferimento terre gestite in regime di rifiuto EER 17 05 04					
Ditta	Tipologia impianto	Comune	Scadenza Autorizzazione	Disponibilità (t/a)	Distanza (km)
Ticli Euroscavi srl	R5 R13 R10	Vittoria	2032	30.000	0,5
Di Paola Group Ecocentro Polivalente srl	R5 R13	Vittoria	-	20.000	1,3
Di Vita Scavi srl	R10	Vittoria	-	40.000	2,9
4 R Ecologia e Costruzioni Srl	R5 R13	Chiaromonte Gulfi	2026	60.000	18,9
Mediterranea Scavi di Guastella Rosario & C. s.a.s. – DESCAT	R5 R13	Ragusa	2032	40.000	27,4
Battaglia Gaudenzio srl	R5 R13	Ragusa	2032	25.000	29,0
Medi Costruzioni srl	D1	Ragusa	2030	20.000 (mc)	29,1
	R5 R13		-	600	
Ditta B.V. srl	R5	Francofonte	2031	150.000	55,6
Totale t/a disponibili				365.600	

CONSIDERATO e VALUTATO che, a tal proposito, il Proponente ha trasmesso il **Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo con la Relazione di gestione materie, ove tra l’altro** a seguito dell’individuazione dei siti di destinazione finale dei materiali da gestire come rifiuto è stato ipotizzato il percorso previsto per il raggiungimento di ciascun sito utilizzando le piste interne di cantiere e la viabilità stradale. I percorsi su viabilità pubblica sono riportati sia in dettaglio sia nell’elaborato Planimetria delle cave e degli impianti di conferimento; sono state, inoltre, indicate la cave di prestito per la fornitura di materiale inerte al cantiere. *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. Per la consultazione delle autorizzazioni delle cave di prestito individuate nella presente fase progettuale si rimanda all’Allegato 2.*

Tabella 7-1: Cave di prestito

Cave di prestito					
Ditta	Comune	Scadenza Autorizzazione	Disponibilità (m³)	Fonte	Distanza (km)
Di Vita Scavi srl	Vittoria	2030	265.675	Dichiarazione Ditta	2,9
Mediterranea Scavi di Guastella Rosario & C. s.a.s. - DESCAT	Ragusa	2032	966.450*	Aut.Reg. Sicilia	27,4
Vittoria Cave srl	Vittoria	2028	232.762*	Aut.Reg. Sicilia	3,4
Totale m³ disponibili			1.464.887	-	-

La disponibilità totale pari a **1.464.887 m³** è sufficiente a soddisfare il fabbisogno interno del cantiere di ca. **472.202 m³**, volume comprensivo esclusivamente dei materiali per rilevati.
L’ubicazione delle cave di prestito individuate e dei relativi percorsi di collegamento vengono riportati nella Planimetria delle cave e degli impianti di conferimento (T00-CA01-CAN-PL02).

CONSIDERATO e VALUTATO che sono state prodotte le Autorizzazioni relative ai siti di conferimento finale e le Autorizzazioni delle Cave di Prestito, allegate al predetto Piano;



VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 1 si ritiene ottemperata limitatamente alla fase del progetto esecutivo e dovrà essere ottemperata nelle fasi di cantiere;**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 2** è la seguente:

2. Sempre in fase di cantiere, considerato che parte del tracciato si svilupperà in aree limitrofe ad edifici rurali esistenti ed a zone urbanizzate, dovrà essere predisposta ogni possibile misura mitigativa per limitare l'inquinamento atmosferico dovuto alla emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi meccanici utilizzati, mediante recinzione anche parziale del cantiere con elementi chiusi ed eventuale annaffiatura delle zone di cantiere. Relativamente, poi, all'aumento della rumorosità legata all'utilizzo delle macchine e degli impianti fissi di cantiere si dovrà assicurare un livello di tollerabilità conforme alle norme vigenti in materia, anche attraverso l'utilizzo di barriere fisse o mobili in grado di assorbire e riflettere il rumore prodotto riducendo l'impatto sulle aree circostanti. Inoltre la possibile vicinanza dei cantieri a zone abitate impone la necessità di monitorare in continuo le emissioni atmosferiche ed acustiche e, ove necessario, modificare i piani di lavoro al fine di contenere gli effetti inquinanti entro i limiti stabili delle norme. Anche nella successiva fase di esercizio i livelli di rumore, previo opportuno monitoraggio, dovranno mantenersi entro i suddetti limiti;

CONSIDERATO che, dalla Relazione sulle Ottemperanze, si legge: *Nell'ambito del Progetto Definitivo è stato prodotto lo studio delle ricadute ambientali in fase di costruzione dell'opera e degli interventi di mitigazione, previsti al fine di ridurre le interferenze negative che le attività in corso d'opera esercitano sulle varie componenti ambientali. Con riferimento alla suddetta prescrizione, per le componenti atmosfera e rumore sono state condotte specifiche analisi. Rimandando per i dettagli alla Relazione descrittiva – Inserimento ambientale (T00-IA00-AMB-RE01), nel seguito si riportano in sintesi approccio metodologico e risultati. Inoltre, per verificare e controllare che le misure e le opere di mitigazione previste siano messe in atto e rese efficaci al raggiungimento degli obiettivi di contenimento degli effetti previsti su ogni componente ambientale, sarà attivato quanto predisposto nel Piano di Monitoraggio (PMA) in corso d'opera (T00-IA03-MOA-RE01, T00-IA03-MOA-PU01, T00-IA03-MOA-PU02).*

Atmosfera

*La stima della quantità di **polveri** sollevate e movimentate durante le operazioni di cantiere è stata condotta tramite opportuni fattori di emissione, tratti dalle Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti preparate da ARPA Toscana ed adottate dalla Provincia di Firenze con DGP 213-09. I metodi di valutazione proposti nelle linee guida provengono principalmente da dati e modelli dell'US EPA (AP-42 Compilation of Air Pollutant Emission Factors), ai quali si rimanda per approfondimenti. In termini di emissioni in atmosfera sono state considerate le attività più significative: • dalle attività di movimento terra e materiali all'interno dei cantieri; • dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità attuale. In relazione alla natura delle sorgenti le polveri rappresentano l'indicatore del potenziale impatto sulla qualità dell'aria le polveri, in particolare le PM10 (polveri inalabili, le cui particelle sono caratterizzate da un diametro inferiore ai 10 µm) e le PTS (polveri totali sospese). Le polveri sono generate principalmente dalle movimentazioni nelle aree di stoccaggio e in misura minore dal sollevamento da parte delle ruote degli automezzi e dei mezzi di cantiere. Nel caso specifico, coerentemente con la fase progettuale, sono state individuate le seguenti aree di cantiere significative, per vicinanza ai ricettori e presenza di superfici destinate allo stoccaggio di materiale sciolto: CO1 – Zona C • CO3 – Zona C • CO4a – Zona C • CO5 – Zona B • CO6 – Zona C. Per la localizzazione e caratteristiche dimensionali dei cantieri si rimanda agli elaborati: Planimetria generale dei cantieri (T00-CA00-CAN-LF09÷10) e Planimetria cantieri e dettagli (T00-CA00-CANLF13÷18). I risultati del calcolo previsionale sul cantiere con emissioni di polveri più alte (CO5) ha messo in evidenza un incremento delle concentrazioni medie delle polveri compreso tra 5 e 10 µg/m³, con un massimo stimato intorno a 12 µg/m³ tra i 100 e i 250 metri dal perimetro dell'area di stoccaggio: va sottolineato come tali livelli, pur ampiamente nei limiti normativi (40µg/m³) e congrui per la tipologia di attività, siano stati stimati applicando le peggiori condizioni di emissione e di propagazione,*



*pertanto verosimilmente i valori attesi sono realisticamente inferiori. Per la valutazione delle emissioni associate al **traffico di mezzi pesanti**, con riferimento alle quantità di materiale movimentato e desunto dallo studio sulla gestione materie ripartite per le capacità dei mezzi di trasporto e per le giornate di lavorazione, è stato desunto il numero dei mezzi dalle zone di approvvigionamento alle zone di lavorazione, i mezzi dagli scavi interni, ai cantieri, fino alle discariche e in generale il materiale movimentato sulla viabilità esterna (Cantieri e fasi costruttive – relazione descrittiva Elab. T00-CA00-CAN-RE01). I risultati delle analisi hanno evidenziato un generale incremento trascurabile portato dai mezzi pesanti rispetto all'emissione di NOx, CO e particolato (PM10 e PM2.5) rispetto allo stato di fatto. Riguardo all'emissione di polveri dovuto al sollevamento dagli pneumatici dei mezzi pesanti, si è considerato l'abbattimento dovuto ai dispositivi di lavaggio delle ruote in uscita e alle limitazioni di velocità, in particolare sulle piste di cantiere in misto granulare stabilizzato, che consente di minimizzare anche tale aspetto della cantierizzazione. Si consideri infine che il materiale trasportato sarà coperto, in modo tale da non consentirne la dispersione. Sono stati, tuttavia, previsti, in fase di PD, idonee misure e accorgimenti da attuare in fase di costruzione:*

- bagnatura periodica delle superfici di cantiere. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. L'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui viene applicato;*
- stabilizzazione delle piste di cantiere;*
- copertura dei mezzi di cantiere con teli adeguati, aventi caratteristiche di resistenza allo strappo e di impermeabilità. Inoltre, al fine di evitare il sollevamento delle polveri i mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio;*
- bagnatura delle aree destinate allo stoccaggio dei materiali o in alternativa copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri dovuto al vento. In particolare, si dovrà provvedere alla bagnatura del pietrisco prima della fase di lavorazione ed alla bagnatura dei materiali risultanti dalle demolizioni prima della fase di movimentazione. Inoltre, nella presente fase di PE, sono state implementate ulteriori misure, di seguito descritte:*

- mezzi di cantiere EEV (Veicolo Ecologico Migliorato);*
- escavatori ibridi; miniscavatori elettrici;*
- barriere mobili antipolvere;*
- la bagnatura delle piste verrà eseguita con biopolimeri organici tipo Envirokleen;*
- fog cannon a presidio dei fronti di scavo/deposito terre e sistemi di nebulizzazione lineari;*
- pannelli fotovoltaici;*
- provider di energia rinnovabile per la quota parte non compensabile da pannelli fotovoltaici;*
- dune di scotico inerbite;*
- monitoraggio mediante centraline PM10 SMART;*
- ottimizzazione del bilancio dei materiali;*
- Piano di Controllo delle Polveri.*

Nei tratti di viabilità urbana/extraurbana impegnati dai transiti dei mezzi di cantieri demandati al trasporto del materiale di approvvigionamento/smaltimento si effettueranno:

- pulizia con acqua degli pneumatici dei veicoli in uscita dal cantiere tramite impianti di lavaggio siti in prossimità degli accessi (impianti lavar ruote);*
- copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali.*

Inoltre, nella presente fase di PE, è stato implementato in fase di esercizio il monitoraggio delle emissioni legate al traffico veicolare, con misure di 14 giorni trimestrali, per tutto l'anno successivo al termine delle lavorazioni.

Rumore

La stima delle curve isolivello nell'intorno delle aree di cantiere è stata eseguita utilizzando il modello SoundPlan (versione 8.0). SoundPlan appartiene a quella classe di modelli previsionali sofisticati, basati sulla tecnica del Ray Tracing, che permettono di simulare la propagazione del rumore in situazioni di sorgente ed orografia complesse. L'infrastruttura in progetto si sviluppa in parte su un'area prevalentemente rurale, nella quale non si è riscontrata la presenza di ricettori sensibili. Dal punto di vista amministrativo i



comuni di Vittoria e Comiso non hanno ancora adottato una Classificazione acustica comunale; pertanto, i corrispondenti territori possono essere considerati come appartenenti a "Tutto il territorio nazionale", in riferimento alla tabella dell'art. 6 del DPCM 1/3/1991. I limiti di riferimento sono pari a 70 dBA per il periodo di riferimento diurno e a 60 dBA per il periodo di riferimento notturno...L'utilizzo delle barriere acustiche mobili su New Jersey, posizionate in direzione del ricettore, consente una significativa riduzione dei livelli in facciata. Alla luce di questa mitigazione e degli orari effettivi di funzionamento delle macchine, i livelli equivalenti possono considerarsi conformi con i limiti assoluti diurno e notturno indicati nel DPCM 1/3/1991, anche in presenza di ricettori prossimi alle lavorazioni. È stata prevista, pertanto, l'installazione di barriere antirumore sui limiti dell'area di cantiere a protezione dei recettori potenzialmente più impattati. Tali barriere possono essere mobili, con un'altezza indicativa di 3 metri, da utilizzare eventualmente solo nelle fasi di lavorazione più impattanti dal punto di vista acustico. Inoltre, sono state individuate una serie di accorgimenti e procedure atti a limitare a monte la rumorosità nelle aree di cantiere.

VALUTATO, che il Proponente, a valle dello studio previsionale dell'impatto acustico ex L.447/95, ha proposto i seguenti interventi di mitigazione, con particolare attenzione ai recettori sensibili individuati:

Migliorie previste per minimizzare l'impatto acustico:

- *si cercherà di limitare gli impatti acustici direttamente alla sorgente attraverso l'uso di gruppi elettrogeni "super silenced" e generatori ibridi con cofanature insonorizzate a 55 dB(A) a 7 metri;*
- *saranno adottate barriere acustiche mobili su New Jersey, alte 3 metri, per proteggere le aree di cantiere e ridurre i livelli acustici verso i ricettori. Verranno utilizzati anche teli/tende acustiche per generatori e compressori, oltre a sistemi di schermatura mobile per le operazioni di micropali/pali. Queste barriere saranno utilizzate nelle fasi più rumorose e posizionate il più vicino possibile alla sorgente sonora per massimizzare l'efficacia.*

Gestione delle lavorazioni per minimizzare l'impatto acustico:

- *le lavorazioni avverranno preferibilmente durante il giorno;*
- *saranno rigorosamente delimitati i percorsi dei mezzi per ridurre l'esposizione al rumore dei ricettori e minimizzare l'uso della viabilità pubblica.*

Buone pratiche di cantiere adottate per ridurre le emissioni acustiche:

- *verranno selezionati macchinari e attrezzature omologate, con preferenza per quelli insonorizzati;*
- *sarà effettuata una manutenzione regolare dei mezzi e delle attrezzature;*
- *gli impianti saranno orientati e localizzati in modo da minimizzare l'interferenza acustica direzionale sui ricettori;*
- *verrà ridotta la velocità di transito dei mezzi di cantiere vicino ai centri abitati e si limiteranno i viaggi notturni.*

Interventi mitigativi alla sorgente per ridurre il disturbo acustico:

- *gli automezzi di cantiere saranno dotati di avvisatori ottici e soffiatori in sostituzione dei tradizionali avvisatori acustici di retromarcia, per ridurre il disturbo ai ricettori residenziali;*
- *verranno installate tre unità di monitoraggio ambientale del rumore in tempo reale nelle aree di cantiere per prevenire situazioni critiche e proteggere i ricettori limitrofi.*

Misure aggiuntive per mitigare l'impatto acustico nelle aree di cantiere:

- *saranno previste barriere acustiche fonoassorbenti mobili e dune perimetrali per ridurre l'impatto acustico nelle aree di cantiere e proteggere i ricettori sensibili presenti nelle vicinanze.*

Per la risoluzione delle criticità individuate in fase di esercizio sono state utilizzate:

- *barriere acustiche di tipo misto (acciaio corten e PMMA);*
- *barriere acustiche integrate.*

Le barriere acustiche di tipo misto sono previste nei tratti in rilevato e in trincea, posizionate su adeguati cordoli di fondazione. Le barriere acustiche integrate sono state poste prevalentemente in corrispondenza di muri e viadotti; esse sono metalliche, con sistema di sicurezza e omologate secondo le disposizioni normative di riferimento e presentano tonalità RAL tali da integrarsi al meglio con quelle di tipo misto. L'ubicazione di ogni singolo intervento è stata individuata con la progressiva iniziale e il lato di installazione.



ID BARRIERA	LATO	pk INIZIO	LUNGHEZZA TOTALE (m)	COMPOSIZIONE INTERVENTO	ALTEZZA (m)
BA01	SX	2+679	138	barriera mista (corten-PMMA)	3
BA02	DX	2+595	66	barriera integrata	3
BA03	SX	7+052	117	barriera mista (corten-PMMA)	3
		7+163	84	barriera integrata	3
		7+242	138	barriera mista (corten-PMMA)	3
BA04	DX	7+422	219	barriera mista (corten-PMMA)	3
BA05	SX	8+533	84	barriera mista (corten-PMMA)	3
BA06	SX	10+486	90	barriera mista (corten-PMMA)	3

Figura 6-1 - stralcio degli interventi di mitigazione acustica sull'intero tracciato, da Relazione acustica

RILEVATO che è stata prodotta anche la Relazione di calcolo fondazioni barriere antirumore, la Relazione Acustica redatta dalla Dott. ssa Giordanengo, Tecnico competente in acustica (Numero iscrizione all'Elenco Nazionale ENTECA: 11439);

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 2 si ritiene ottemperata limitatamente alla fase del progetto esecutivo e dovrà essere ottemperata nelle fasi di cantiere;**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 3** è la seguente:

3. Durante l'esecuzione dei lavori, dovranno essere controllati gli inconvenienti riguardanti la penalizzazione del traffico esistente, causati dall'impianto di cantiere e dalla movimentazione dei mezzi di lavoro.

CONSIDERATO che dalla lettura della relazione prodotta: *La prescrizione è stata recepita nella relazione di cantierizzazione (T00-CA00-CAN-RE01) al capitolo 9 "Accessi e viabilità". Nel suddetto capitolo sono state analizzate in via preliminare la tipologia della viabilità che verrà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori, la scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta, i materiali maggiormente significativi e le relative quantità trasportabili su mezzi gommati. I flussi così stimati rappresentano una situazione media: i valori massimi sulle singole viabilità, generati in periodi di sovrapposizione di lavorazioni in una stessa area, e con durata di riferimento di settimane o di qualche mese, potranno essere maggiori di quelli medi anche di un 50%. Si evidenzia inoltre, che al fine di minimizzare l'impatto del traffico di cantiere sul traffico esistente, prima dell'avvio dei lavori sarà predisposto un Piano del Traffico per la circolazione dei mezzi d'opera che conterrà:*

A. Analisi delle caratteristiche della rete viaria per tutte le interdipendenze tra aree di cantiere, siti di cava/conferimento:

- *tipologia strada*
- *stato di conservazione*
- *analisi dei flussi dei traffici esistenti;*

B. Individuazione dei fattori rilevanti in merito alle criticità viabilistiche della rete viaria esistente:

- *presenza di strozzature della carreggiata stradale;*
- *criticità dovute alla congestione per traffico intenso in alcuni periodi/giorni/ore;*
- *previsione di adeguata segnaletica in punti critici (accesso al cantiere, vicinanza scuole, ospedali, centri abitati, attraversamenti pedonali, ecc.);*
- *verifica di eventuali lavori contemporanei che implicano l'utilizzo di stessi percorsi stradali;*
- *studio delle alternative di percorrenza.*



C. Pianificazione oraria dei flussi di traffico. Verranno pianificate le partenze dei mezzi in modo che per il transito saranno preferiti i momenti di morbida della rete stradale.

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 3 si ritiene ottemperata limitatamente alla fase del progetto esecutivo e dovrà essere ottemperata nelle fasi di cantiere;**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 4** è la seguente:

4. In fase di cantiere dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti necessari ad evitare sversamenti di materiale inquinante, specialmente in vicinanza di impluvi e corsi d'acqua. Si dovrà procedere all'attivazione di una rete di monitoraggio al fine di adeguare costantemente le misure di mitigazione poste in essere relative all'inquinamento atmosferico (polveri), acustico e all'ambiente idrico. Non dovrà essere realizzato alcun nuovo tracciato stradale a servizio delle aree di cantiere, per le quali dovranno essere utilizzate soltanto le vie d'accesso esistenti.

CONSIDERATO che dalla lettura della relazione prodotta: a) *La prescrizione è stata recepita nella relazione di inserimento ambientale di PE (T00-IA00-AMBRE01) al paragrafo 5.3 in cui si riporta: "Le aree di cantiere saranno dotate di kit anti-sversamento idrocarburi (sepiolite) per intervenire prontamente in caso di sversamenti accidentali. Il personale tecnico di cantiere sarà attrezzato con sonde multiparametriche/kit da campo per analisi in tempo reale dei principali indicatori di qualità delle acque."* Nella medesima relazione sono stati ampiamente descritti tutti gli interventi di mitigazione previsti per le varie componenti ambientali (atmosfera, rumore e vibrazioni, acque, suolo). b) *Nel Progetto di Monitoraggio Ambientale di PE (T00-IA03-MOA-RE01) sono stati indicati per ciascun fattore ambientale / agente fisico:*

- *le finalità del monitoraggio;*
- *i riferimenti normativi;*
- *le metodiche e gli strumenti di monitoraggio;*
- *i punti e le frequenze di campionamento.*

c) Nelle planimetrie di PE T00-CA01-CAN-PL05 e T00-CA01-CAN-PL06, nonché nelle tavole di cantierizzazione viene indicata la viabilità di accesso ai cantieri. Le piste di cantiere sono state progettate in modo da insistere il più possibile su tracciati stradali esistenti. Laddove si è resa necessaria la realizzazione di una nuova pista, è stata prevista la sua dismissione al completamento delle attività e definiti gli interventi di ripristino ambientale delle aree interessate. Si sottolinea, inoltre, che le piste riportate di seguito:

- *PC02 e PC03 (rispettivamente per pila 2 e 3 del viadotto Scarparo (VI04));*
- *PC06c e PC06d (rispettivamente per la pila 3 e 4 del viadotto Ippari (VI05)).*

saranno realizzate al fine di consentire il raggiungimento delle pile senza interferire direttamente con l'alveo, ottemperando così alla prescrizione 6 alla quale si rimanda, ed evitare conseguentemente la realizzazione di opere provvisorie quali guadi all'interno del corso d'acqua. Anche per tali piste è stata prevista la completa rimozione al termine delle lavorazioni e definiti interventi di ripristino ambientale mediante piantumazione di arbusti ripariali, per favorire la rinaturalizzazione. Per maggiori dettagli si rimanda alla tavola di ripristino T00-IA01-AMB-PP03 e T00-IA01-AMB-PP04.

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 4 si ritiene ottemperata limitatamente alla fase del progetto esecutivo e dovrà essere ottemperata nelle fasi di cantiere;**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 5** è la seguente:

5. Non dovrà essere alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti.

CONSIDERATO che La prescrizione è stata recepita nella Relazione idraulica di PE (T00-ID00-IDR-RE02) in cui sono state descritte le strategie previste per garantire il principio di invarianza idraulica. *La*



soluzione adottata è quella dell'utilizzo di bacini di laminazione previo scarico nei ricettori superficiali e bacini di filtrazione dove non sono presenti i ricettori, tipicamente a valle dei tombini. Questa proposta progettuale consiste nella realizzazione di una zona lievemente depressa rispetto al piano campagna (tipicamente 1.5 - 2.0 m) che ha lo scopo di accogliere le acque da laminare. La portata viene smaltita per infiltrazione attraverso uno strato filtrante inerbito posto sul fondo del bacino. Si riportano di seguito le tre tipologie adottate all'interno del progetto:

- *vasche di laminazioni inerbite con sponde 3/2 dotate di bocca tarata per lo scarico di portate laminate all'interno dei ricettori;*
- *vasche di filtrazione con sponde 3/2 oppure con sponde in gabbioni;*
- *vasche di filtrazione con sponde 3/2 oppure con sponde in gabbioni con in aggiunta pozzi drenanti dove le permeabilità da raggiungere ai fini della filtrazione sono nello strato profondo.*

CONSIDERATO e VALUTATO, che a tal proposito è stata prodotta un esaustivo studio in merito alle le modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo oggetto di Compatibilità Ambientale, anche sulla scorta delle prescrizioni ambientali impartite, comprensivo delle potenziali ricadute ambientali conseguenti, le quali risultano essere modeste rispetto a quanto già valutato nell'ambito dello studio ambientale in fase di progettazione definitiva;

CONSIDERATO e VALUTATO, che sono stati prodotti gli studi idrologici ed idraulici ed il Piano di Manutenzione delle Opere idrauliche previste nell'ambito della progettazione esecutiva;

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 5 si ritiene ottemperata**.

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 6** è la seguente:

6. Lungo l'alveo dei fiumi non dovranno essere realizzate alcun tipo di opere, anche provvisorie, prevedendo, nei tratti di intervento, opportuni lavori manutentivi di pulizia e rinaturalizzazione;

CONSIDERATO e VALUTATO, che dalla lettura della relazione prodotta: *La prescrizione è stata ottemperata prevedendo di evitare le attività di cantiere lungo gli alvei dei corsi d'acqua interferiti, ad eccezione delle lavorazioni indispensabili, quali ad esempio la realizzazione dei pali di fondazione dei viadotti e le eventuali opere di sostegno. A tal proposito si è quindi optato di effettuare il varo a spinta dei viadotti Scarparo (VI04), Ippari (VI08) e Serre (VI09) in modo tale da ridurre non solo le attività negli alvei dei fiumi, ma anche la realizzazione di opere provvisorie essenziali, come ad esempio i guadi provvisori. Si evidenzia inoltre, che tramite modellazione idraulica è stato verificato che sia le aree di cantiere temporaneo in alveo, ad esempio quelle in corrispondenza delle pile dei viadotti, che le viabilità di cantiere necessarie al loro collegamento non ricadano entro le aree inondabili con tempo di ritorno pari a 5 anni (Allegato 2 e Allegato 3);*

CONSIDERATO e VALUTATO, che a tal proposito è stata prodotta un esaustivo studio in merito alle le modifiche introdotte nel Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo oggetto di Compatibilità Ambientale, anche sulla scorta delle prescrizioni ambientali impartite, comprensivo delle potenziali ricadute ambientali conseguenti, le quali risultano essere modeste rispetto a quanto già valutato nell'ambito dello studio ambientale in fase di progettazione definitiva;

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 6 si ritiene ottemperata**.

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 7** è la seguente:

7. Gli attraversamenti fluviali dovranno avvenire preferibilmente ad unica campata evitando l'inserimento di pile in alveo;



CONSIDERATO e VALUTATO, che dalla lettura della relazione prodotta: *La prescrizione, dove possibile, è stata ottemperata aumentando la luce tra le pile dei viadotti Scarparo, Ippari e Serre, in particolar modo discostando fino a 90 m di distanza le pile più critiche, ossia quelle più prossime all'alveo bagnato. Dove non è stato possibile ottemperare alla suddetta prescrizione anche con le nuove soluzioni progettuali, ossia in corrispondenza della pila P3 del Viadotto Scarparo (VI04) che interferisce con il corso d'acqua con piena con tempo di ritorno pari a 200 anni e della pila P4 del medesimo viadotto che viene solamente lambita dalla piena duecentennale, sono stati previsti interventi di protezione spondale atti a prevenire fenomeni di scalzamento, realizzati mediante la creazione di una scogliera al piede della pila, con pezzatura media dei massi di 60 cm e Ø 50 cm. Si sottolinea che circa gli studi di compatibilità idraulica sono state prese in esame le disposizioni dell'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia "Direttive tecniche per la verifica di compatibilità idraulica di ponti e attraversamenti" e le Norme Tecniche delle Costruzioni... A tal proposito si evidenzia che tutte le pile considerate "critiche" dei viadotti Scarparo e Ippari non ricadono in zone classificate nel P.G.R.A. come pericolose con P2, P3 e P4, né in Siti di Attenzione secondo il P.A.I. Inoltre, la luce netta minima tra le pile "critiche" è sempre superiore ai 40 m, mentre il franco idraulico si attesta intorno ai 20 m. Per maggiori dettagli si rimanda ai seguenti elaborati di PE: Relazione idraulica (T00-ID00-IDR-RE02), Planimetria aree inondabili (Allegato 2 e Allegato 3), Planimetria Torrente Cava Del Bosco (T00-ID00-IDR-PL01), Profili idraulici Torrente Cava Del Bosco (T00-ID00-IDR-FP01), Sezioni idrauliche Torrente Cava Del Bosco (T00-ID00-IDR-SV01), Planimetria Fiume Ippari (T00-ID00-IDR-PL02), Profili idraulici Fiume Ippari (T00-ID00-IDR-FP02), Sezioni idrauliche Fiume Ippari (T00-ID00-IDR-SV02).*

CONSIDERATO che il Proponente presenta gli elaborati progettuali e relativi studi idraulici da cui si evince la non interferenza delle pile con l'alveo e la compatibilità idraulica degli interventi previsti,

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione ambientale n. 7, ha posto le basi per le significative modifiche introdotte già in fase di PD per appalto integrato e successivamente riprese in fase di PE relativamente al Viadotto Scarparo (VI04), al Viadotto Ippari (VI08) e al Viadotto Serre (VI09), i quali attraversano rispettivamente il Torrente Volpe (o Cava del Bosco) e il Fiume Ippari.

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 7 si ritiene ottemperata.**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 8** è la seguente:

8. I pendii interessati dalla realizzazione di gallerie artificiali dovranno essere opportunamente rinaturalizzati attraverso la piantumazione di essere arboree autoctone.

CONSIDERATO che il Proponente chiarisce che non sono previste gallerie artificiali.

VALUTATO quanto previsto dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 8 è ottemperata.**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 9** è la seguente:

9. Nelle canalette di allontanamento delle acque meteoriche dalla sede stradale, prima dello sversamento nei corpi riceventi, dovranno essere previsti dei trattamenti di grigliatura, disabbatura e disoleatura i cui residui dovranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia.

CONSIDERATO che la prescrizione è stata recepita e trova riscontro nei documenti di PE inerenti le acque di piattaforma: relazione idraulica (T00-ID00-IDR-RE02), linea guida alla manutenzione dei manufatti idraulici (T00-ID00-IDR-RE03).



CONSIDERATO e VALUTATO che, da quanto relazionato dal proponente: *È stata prevista l'introduzione di vasche di prima pioggia per il trattamento delle acque provenienti dalla piattaforma stradale, ottimizzandone il posizionamento in funzione delle condizioni plano altimetriche del tracciato di progetto. Tali manufatti, per esigenze legate alla morfologia del terreno ove si sviluppa il tracciato stradale di progetto, sono ubicate in maniera tale da poter consentire sempre lo scolo delle acque per gravità, senza quindi l'impiego di sistemi di pompaggio. Le vasche di trattamento sono state posizionate in luoghi accessibili per permettere le usuali operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria (in caso di sversamenti accidentali di oli e/o carburanti). I criteri di base della progettazione della vasca si possono riassumere in:*

- *limitare al minimo la necessità di manutenzione, consentendo interventi molto diluiti nel tempo;*
- *fare transitare nella vasca le acque di prima pioggia;*
- *far assumere al flusso in entrata una velocità tale da consentire la risalita in superficie degli oli e la sedimentazione dei solidi in sospensione;*
- *mantenere all'interno della vasca gli oli in superficie.*

La tipologia di vasca di prima pioggia adottata nel tratto di progetto consiste di un manufatto in acciaio, a sezione circolare, all'interno del quale avviene, con esclusivo funzionamento a gravità, senza l'ausilio di apparecchiature elettromeccaniche, la sedimentazione dei solidi sospesi e la flottazione verso l'alto degli oli e dei grassi dilavati dalle portate stradali. Le vasche di progetto previste sono 21. Tutte svolgono la funzione sia di trattamento delle acque di prima pioggia, sono in grado di trattare non meno di circa 21 m³ (per ogni vasca), sia di olii ed idrocarburi derivanti da sversamenti accidentali. Le vasche adottate saranno di due tipologie: la prima di dimensioni più modeste, in grado di trattare una superficie fino a 4'000 m², la seconda, più grande, in grado di trattare fino a 12'500 m². Il volume minimo di accumulo, relativamente la vasca più piccola, è pari a 21 m³, il massimo, relativo la vasca più capiente, è di 56 m³... I manufatti delle vasche sono interrati, preferibilmente al di sotto delle piazzole di sosta dell'asse di progetto, in modo da facilitare l'accesso per lo svuotamento e la manutenzione, in ogni caso non sono visibili all'esterno. Le vasche possono essere posizionate al di sotto della pavimentazione stradale, con bassi ricoprimenti, prevedendo superiormente una soletta di ripartizione in cls e lateralmente un adeguato rinfiacco con ghiaia/sabbia vagliate ed adeguatamente compattate. Nei casi in cui non è presente la piazzola di sosta, la vasca è stata ubicata a terra in posizione facilmente accessibile in prossimità del rilevato stradale.

VALUTATO quanto previsto dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 9 è ottemperata.**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 10** è la seguente:

10. Le isole spartitraffico dovranno essere riempite con terreno vegetale e inerbite.

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto e riportato dal Proponente: *La prescrizione è stata recepita con la progettazione delle opere a verde riportata nella relazione di inserimento ambientale di PE (T00-IA00-AMB-RE01), la quale ha avuto come obiettivo principale quello di inserire l'opera in maniera compatibile e integrata nel sistema territoriale e ambientale che attraversa. Sono state definite delle opere a verde tipologiche, di tipo sia areale che lineare, e con essenze arboree e/o arbustive, sulla base delle differenti esigenze di mitigazione e di inserimento lungo il tracciato; saranno previste per le aree intercluse interventi di recupero mediante essenze arboree-arbustive, sia interventi mediante inerbimento. Ciascun intervento è stato o poi collocato nella maniera più adeguata in corrispondenza dei vari tratti di progetto. Si riporta di seguito tabella sintetica derivante dal paragrafo 6.7 della relazione inserimento ambientale, la quale sintetizza e descrive gli interventi che saranno messi in atto, specificando le tipologie e quantità dei sesti di impianto. Si sottolinea, inoltre, tutti gli interventi a verde in progetto prevedono l'inerbimento con idrosemina. Si rimanda alle tavole T00-IA01-AMB-PP01÷04.*



Tabella 6-3: Sintesi interventi previsti per l'inserimento dell'opera nel sistema territoriale e ambientale

INTERVENTO	DESCRIZIONE	SESTO DI IMPIANTO – TIPOLOGIA E QUANTITÀ
INTERVENTI AREALI - AREE INTERCLUSE ARBOREO- ARBUSTIVE	Rotatorie, aree intercluse di svincoli e aree marginali con elementi arborei-arbustivi. Ricucitura con la vegetazione preesistente o il contesto agricolo attraversato.	Sistemazioni aree svincoli/marginali (tipo 1) - A n° 11 interventi Totale specie arboree: 66 Citrus aurantium: 29 Citrus reticulata: 37
		Sistemazioni aree svincoli/marginali (tipo 2) - AA n° 2 interventi Totale specie arboree-arbustive: 68 Olea europaea: 14 Myrtus communis: 27 Laurus nobilis: 27
		Sistemazione Rotatorie Pistacia lentiscus: 36 Totale: 36
INERBIMENTO AREE INTERCLUSE	Intervento previsto per la rinaturalizzazione delle diverse aree, anche dove non sono previsti interventi arboreo-arbustivo	49.862 mq
INERBIMENTO SU SCARPATE DI RILEVATI E TRINCEE	Intervento previsto a protezione e consolidamento delle scarpate	192.387 mq

VALUTATA, pertanto, la documentazione prodotta dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 10 si ritiene ottemperata**.

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 11** è la seguente:

11. I muri di contenimento e, in generale, tutte le opere in c.a., dovranno essere rivestiti con pietra locale al fine di mitigare l'impatto visivo.

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto: *La prescrizione è stata recepita nella relazione di inserimento ambientale di PE (T00-IA00-AMBRE01) dove si sono dettagliate tutte le soluzioni relative all'integrazione nel paesaggio delle opere architettoniche, con particolare riferimento ai muri. La scelta dei materiali e del loro trattamento è stata ispirata ai tipici muri a secco presenti nelle zone rurali del mediterraneo e particolarmente radicati nel contesto agricolo del ragusano. I rivestimenti saranno quindi formati da pietrame locale.*

VALUTATO quanto previsto dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 11 è ottemperata**.

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 12** è la seguente:

12. Nelle zone soggette a maggior impatto paesaggistico e ambientale (trincee e/o rilevati) si dovrà verificare, ove le condizioni del terreno lo consentono, la possibilità di sostituire i muri in cls con posa in opera di terre armate e/o terre rinforzate combinate con materiali vegetali o con materiali inerti (legno, pietrame, ecc.), eventualmente abbinati a materiali artificiali biodegradabili (biostuoie, geoiute, ecc.) o residuali (geogriglie, geodeti, ecc.);

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto: *La prescrizione è stata recepita nella relazione di inserimento ambientale di PE (T00-IA00-AMBRE01) dove si prevede l'inserimento dei rilevati in terra verde rinforzata in luogo dei rilevati classici nei seguenti tratti: • dal km 8+052,30 al km 8+204,00 (OS16),*



in SX; • dal km 8+315 al km 8+455 (km 0+232,00 al km 0+470,00 rampa 2 svincolo Comiso Est). È previsto inoltre l'impiego di muri in terra verde rinforzata a sostegno dei rilevati, laddove si renda necessario mitigare l'impatto. Questa struttura assicura il contenimento della scarpata costituita, essa stessa, da terreno e da elementi di rinforzo di forma e materiale idoneo all'assorbimento di sforzi di trazione in virtù della propria aderenza per attrito con il terreno. Tali elementi vengono disposti su piani di posa orizzontali durante il riempimento e la compattazione del rilevato di terra, che avviene per strati successivi. Il terreno che costituisce il rilevato strutturale offrirà il suo contributo di resistenza alla compressione per effetto dei carichi verticali ed è completato con un geotessile che trattiene uno strato di terreno vegetale con caratteristiche idonee a favorire l'attecchimento, la crescita e lo sviluppo della vegetazione.

VALUTATO quanto previsto dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 12 è ottemperata.**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 13** è la seguente:

13. I lavori dovranno interagire il meno possibile con le zone di interesse archeologico.

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto e, nello specifico: *Tale prescrizione è stata ottemperata nella precedente fase di PD e recepita nella presente fase di PE. Si rimanda alla Relazione Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico (T00-SG01-AMBRE01) ai sensi dell'art.25 Dlgs 50/2016 e s.m.i., al piano operativo delle indagini Archeologiche preventive (T00-SG02-AMB-RE01) e agli Esiti delle indagini Archeologiche (T00-SG03-AMB-RE01)*

VISTI gli elaborati prodotti, a tale scopo:

- **Piano operativo per le indagini archeologiche preventive - Piano operativo per le indagini archeologiche preventive – Relazione e relativi allegati:** *A seguito di istanza di Verifica dell'Interesse archeologico per l'opera Progetto Definitivo Variante alla S.S. 115 - Tratto compreso fra il km 294+000, svincolo Vittoria Ovest e la S.P. 20 di Comiso Sud, presentata da Anas S.p.A in data 03/06/2020 (prot.n.0273275), la Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa ha prescritto che si effettuassero indagini ai sensi del comma 8 art. 25 del d.lgs.50/2016 con nota n.4492/Uo4 del 23/06/2020. La proposta di progetto esecutivo delle indagini archeologiche per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25, comma 8, del D.Lgs 50/2016 è stato redatto in ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza per i Beni culturali e Ambientali di Ragusa dalla scrivente Dott.ssa Chiara Raimondo in possesso dei requisiti previsti dall'art.25 del D.Lgs 50/2016.*
- **Esiti indagini archeologiche – Relazione e relativi allegati:** *La presente relazione descrive gli esiti delle indagini archeologiche preventive, previste in fase di PD ed eseguite tra marzo ed agosto 2022. In particolare, è stata condotta l'attività di assistenza e sorveglianza per le indagini archeologiche realizzate durante i lavori di scavo per la realizzazione della variante alla S. S. 115 del tratto compreso fra lo svincolo di Vittoria Ovest e la Strada Provinciale 20 di Comiso Sud. Gli archeologi presenti in cantiere sono stati il Dott. Pietro Di Rosa e la dott.ssa Alessandra D'Izzia. Si riportano nella tabella successiva gli elaborati costituenti gli esiti delle indagini archeologiche e i relativi allegati, oltre al Parere della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Ragusa (Prot. 7707 del 27/09/2022). **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE:** Dal 25/05/2022 al 01/08/2022 è stata condotta l'attività di assistenza e sorveglianza per le indagini archeologiche realizzate durante i lavori di scavo per la realizzazione della variante alla S. S. 115 del tratto compreso fra lo svincolo di Vittoria Ovest e la Strada Provinciale 20 di Comiso Sud. Gli archeologi presenti in cantiere sono stati il dott. Pietro Di Rosa e la dott.ssa Alessandra D'Izzia. Si precisa che tutti i saggi effettuati risultano essere negativi in quanto non sono state riscontrate evidenze archeologiche. I settori attenzionati maggiormente sono stati quelli che si trovano nei pressi del torrente Volpe (saggio 18 e saggio 23), dove sono stati*



recuperati un frammento acromo di olpe tardo antica e un frammento di kylix a vernice nera, e negli argini del fiume Ippari (saggio 40 e saggio 41 BIS), qui sono stati rintracciati frammenti di pluviali in terracotta; inoltre, si precisa che la zona presenta strutture antropiche moderne (masserie, mulini) che sfruttavano la vicinanza del fiume per l'irrigazione dei campi. In merito al saggio 41 BIS, a seguito del sopralluogo del funzionario competente dell'ente di tutela, lo scavo degli strati interni è stato interrotto per dedicare le attività di indagine alla messa in evidenza delle creste murarie della masseria ottocentesca in funzione del rilievo topografico. Tutti gli elementi ceramici raccolti non possono essere contestualizzati a causa della loro non primaria giacitura in quanto sono stati recuperati in unità stratigrafiche superficiali.

- **Documento di valutazione dell'interesse archeologico - Relazione di verifica preliminare dell'interesse archeologico e relativi allegati:** *CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE: Il La valutazione dell'impatto archeologico e del susseguente rischio per l'intervento e le opere in progetto su questo territorio così caratterizzato, è stata realizzata partendo proprio dall'analisi delle tipicità insediative dell'areale e dalla considerazione delle sue presenze archeologiche secondo le metodiche e le tecniche della disciplina archeologica; poi si è passati alla ponderazione della componente archeologica, attraverso la sensibilità ambientale, in base ai ritrovamenti e alle informazioni in letteratura. Conseguentemente a quanto detto sopra, è evidente come prevalentemente il rischio archeologico risulti **MEDIO-ALTO**, con una maggiore probabilità di intercettare presenze nelle aree dove per lo più ritrovamenti sporadici già indicano evidenze archeologiche di un certo rilievo.*

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto e riportato dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 13 è ottemperata.**

CONSIDERATO che la **prescrizione ambientale n. 14** è la seguente:

14. Dovranno essere accuratamente controllate tutte le opere drenanti previste in progetto al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali a danno della circolazione veicolare;

VALUTATO quanto prodotto e riportato dal Proponente: *La prescrizione è stata recepita con l'emissione dell'elaborato "Linee guida alla manutenzione dei manufatti idraulici" di PE (T00-ID00-IDR-RE03), applicando i contenuti del progetto esecutivo di cui al DPR 207/2010, le quali sono state redatte secondo quanto previsto dall'art. 216 comma 4 del D. Lgs 50/2016 e successive modificazioni ed integrazioni per il Piano di Manutenzione. Le suddette linee guida descrivono le metodologie di sorveglianza e manutenzione che riguardano le problematiche di natura idraulica relative al sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma e sono finalizzate a mantenere il sistema funzionale nel tempo.*

VALUTATO quanto trasmesso dal Proponente, **la prescrizione ambientale n. 14 si ritiene superata.**

RILEVATO E VALUTATO quanto prodotto e riportato dal Proponente, e che le Condizioni Ambientali n. **15,16,17,18,19** interessano fasi successive a quella della progettazione esecutiva delle realizzande opere (in corso di esecuzione o post-opera) e pertanto **non sono ottemperabili in questa fase;**

VISTA la nota **ANAS prot. DRA 30863 del 12/05/2025**, recante *Richiesta integrazione Decreto n°9822 del 04.05.2021*, con la quale viene richiesto al Provveditorato interregionale alle OO.PP. Sicilia e Calabria di voler procedere all'integrazione del Decreto n° 9822 del 04/05/2021 limitatamente alle particelle 61 e 211 del foglio 14 del Comune di Comiso, ai fini dell'accertamento della conformità urbanistica dell'intero intervento e al perfezionamento dell'intesa Stato – Regione;

AUDIZIONE TECNICA DEL 12/05/2025

CONSIDERATO che in data **12.05.2025** si è svolta l'audizione relativa alla procedura di cui in oggetto, in modalità telematica, mediante piattaforma G-MEET, all'indirizzo <https://meet.google.com/hhx-uang-fim>, giusta convocazione da parte del Servizio 1, al fine di approfondire alcuni aspetti progettuali esplicitando **ancor più nel dettaglio le modifiche progettuali effettuate in fase esecutiva** e gli adeguamenti tecnici consequenziali, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi per tutte le componenti ambientali interessate;

VISTO il relativo verbale prot. **DRA n. 37733 del 30/05/2025**;

LETTA la seguente documentazione trasmessa con prot. **DRA n. 39670 del 06/06/2025**;

N.ro	Tipologia	Codifica	Descrizione	Nome file
85630	97 - Istanza Invio Integrazione	RS07IST0001I2.	Istanza invio Integrazione	RS07I ST000 1I2.pdf
85631	99 - Altra Documentazione	RS07ADD0001I2.	Tabella di sintesi comparativa che riepiloga le principali variazioni progettuali intervenute tra Progetto Definitivo (PD 2005), sottoposto a VIA, Progetto Definitivo 2020, elaborato per l'ottemperanza e Progetto Esecutivo (PE 2024), oggetto dell'attuale documentazione.	RS07A DD000 1I2.pdf

VISTA la nota prodotta dal proponente, in riscontro al verbale di audizione del 12.05.2025, depositata nel Portale Valutazioni Ambientali, acquisita al prot. **DRA n. 39670 del 06.06.2025**, ove si legge che: *...Si dà preliminarmente evidenza che per ragioni formali legate all'annullamento del Decreto di ottemperanza del 2021 (D.A. n. 113/GAB del 7 luglio 2021), la documentazione di ottemperanza recentemente presentata fa riferimento al confronto del Progetto Definitivo 2005 con l'attuale 2025, senza distinguere tra le diverse fasi progettuali intermedie. Tuttavia per dare riscontro alla richiesta della CTS, il presente documento fornisce una sintesi delle modifiche progettuali intervenute nella redazione del Progetto Esecutivo (2024), sia rispetto al Progetto Definitivo sottoposto a VIA esitato nel 2005 con giudizio positivo di compatibilità ambientale favorevole condizionato (D.R.S. n. 536 del 1° luglio 2005), sia rispetto al Progetto Definitivo del 2020, sviluppato in attuazione delle prescrizioni VIA di cui alla verifica di ottemperanza successivamente annullata (D.A. n. 113/GAB del 7 luglio 2021). È pertanto altresì allegata una tabella di sintesi comparativa che riepiloga le principali variazioni progettuali intervenute tra Progetto Definitivo (PD 2005), sottoposto a VIA, Progetto Definitivo 2020, elaborato per l'ottemperanza e Progetto Esecutivo (PE 2024), oggetto dell'attuale documentazione. Per ciascun ambito progettuale (tracciato, svincoli, opere idrauliche, cantierizzazione, ecc.), sono indicate le variazioni intervenute, le motivazioni progettuali e tecniche alla base delle scelte effettuate, e la relativa valutazione degli impatti ambientali, con particolare riferimento alla presunta assenza di impatti significativi e negativi sulle componenti ambientali coinvolte. Sono altresì allegate delle tavole grafiche comparative che consentono di visualizzare le evoluzioni progettuali e verificare le variazioni descritte e gli elaborati grafici trasmessi nel 2021 in sede di verifica di ottemperanza, allo scopo di certificare i passaggi tecnici e autorizzativi intercorsi.*

CONSIDERATO E VALUTATO che, in riscontro alle richieste della CTS in sede di Audizione, il Proponente ha prodotto una tabella comparativa, dalla quale è possibile approfondire le variazioni progettuali sopravvenute nel corso dell'iter sopradescritto, con il relativo approfondimento di eventuali aggravii degli impatti ambientali, già valutati in seno agli studi prodotti, dalla quale emerge quanto segue:



Richiesta Prescrizione	Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021	Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali	Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024
<i>Durante la FASE DI CANTIERE si dovrà procedere allo smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti verificandopreventivamente la possibilità di riutilizzare gli stessi nell'ambito dei lavori in argomento conferendo gli eventuali residui eccedenti presso discariche autorizzate</i>	<i>Nel PD 2020 è stato aggiornato il Piano Preliminare di Utilizzo delle Terre, in recepimento delle prescrizioni normative (D.P.R. 120/2017, Delibera n. 54/2019) anche a seguito di una campagna di indagini svolta nel 2020. È stato inoltre aggiornato il bilancio dei materiali da approvvigionare e smaltire, e sono stati identificati i siti estrattivi e di deposito idonei, nel rispetto delle distanze e delle normative ambientali. Le modifiche introdotte derivano esclusivamente dall'adeguamento alle prescrizioni, senza variazioni di tracciato o di localizzazione delle opere.</i>	<i>Sulla base delle idonee caratteristiche geotecniche ed ambientali dei materiali di scavo, i volumi riutilizzati nell'ambito del progetto sono aumentati da circa il 32 % (sul volume totale di scavo) della fase di Progettazione Definitiva al 78 % di PE. Tale incremento, ottenuto grazie alla massimizzazione del reimpiego dei materiali quale corpo del rilevato stradale, ha richiesto in taluni casi l'introduzione di operazioni di normale pratica industriale prima del loro riutilizzo, previste nel caso di materiali da gestirsi in qualità di sottoprodotto ai sensi dell'art. 184-bis del D.lgs. 152/06 e s.m.i..</i>	<i>Le azioni progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva hanno reso possibile il miglioramento del bilancio terre a favore di una riduzione dei transiti all'esterno del cantiere consentendo una massimizzazione dei reimpieghi per interventi di realizzazione delle opere infrastrutturali.</i>
<i>In FASE DI CANTIERE dovrà essere predisposta ogni possibile misura mitigativa per limitare l'inquinamento atmosferico dovuto alla emissione di polveri e di gas di scarico dei mezzi meccanici utilizzati, mediante recinzioni anche parziale del cantiere con elementi chiusi ed eventuale annaffiatura delle zone di cantiere.</i>	<i>Nell'ambito del PD 2020 è stato redatto uno studio sulle ricadute ambientali durante la fase di costruzione, con l'obiettivo di valutare le interferenze sulle componenti ambientali e definire misure di mitigazione atte a contenerle. L'analisi ha riguardato in particolare le componenti atmosfera e rumore, secondo l'approccio descritto nella Relazione sull'inserimento ambientale. L'analisi ha identificato le aree di cantiere critiche e ha definito misure di mitigazione per contenere le emissioni di polveri (PM10 e PTS) e i livelli di rumore, nel rispetto dei limiti di legge. Tra le misure previste: bagnatura delle superfici, copertura dei materiali, uso di mezzi a basse emissioni, installazione di barriere antirumore, uso di macchinari silenziati e limitazioni orarie nei centri abitati. L'efficacia delle azioni sarà verificata attraverso il Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d'opera. L'intervento conferma la piena compatibilità ambientale della fase di cantierizzazione, senza alterazioni al tracciato o alla localizzazione delle opere.</i>	<i>Il progetto esecutivo è stato sviluppato sulla base dell'affinamento progettuale connesso alla logistica della cantierizzazione ai relativi cronoprogrammi, conseguentemente sono stati dimensionati opportuni sistemi di mitigazione ad esempio bagnatura con biopolimeri organici e barriere antipolvere e antirumore. In fase di conduzione di cantiere saranno comunque disposte delle istruzioni operative in ottemperanza al sistema di gestione ambientale richiesto contrattualmente. Si specifica inoltre che la corretta attuazione dei sistemi di mitigazione sarà monitorata attraverso opportuni punti di misura, rappresentati nel Progetto di monitoraggio ambientale approvato.</i>	<i>Lo sviluppo del progetto esecutivo ha consentito di meglio rappresentare le misure di mitigazione e monitoraggio delle matrici ambientali interessate nel rispetto di una logistica di cantiere che verrà attuata in corso d'opera.</i>
<i>Per l'inquinamento acustico legato all'utilizzo delle macchine e degli impianti fissi di cantiere si dovrà assicurare un livello di tollerabilità conforme alle norme vigenti in materia, anche</i>			



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>attraverso utilizzo di barriere fisse o mobili; Inoltre la possibile vicinanza dei cantieri a zone abitate impone la necessità di monitorare in continuo le emissioni atmosferiche ed acustiche e modificare i piani di lavoro al fine di contenere gli effetti inquinanti entro i limiti stabiliti dalle norme. Nella successiva fase di esercizio i livelli di rumore dovranno mantenersi entro i limiti suddetti.</i>			
<i>Durante l'ESECUZIONE DEI LAVORI, dovranno essere controllati gli inconvenienti riguardanti la penalizzazione del traffico esistente, causati dagli impianti di cantiere e della movimentazione dei mezzi di lavoro;</i>	<i>Nel PD 2020 è stata condotta la pianificazione dei trasporti in fase di cantiere, sulla base di un'accurata valutazione dei fabbisogni di materie, delle caratteristiche della viabilità locale, della localizzazione delle aree estrattive; si è posta particolare attenzione per evitare il transito dei veicoli pesanti all'interno delle aree urbanizzate. La modifica non ha comportato modifiche localizzive al tracciato di progetto.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti necessari ad evitare sversamenti di materiale inquinante, specialmente in vicinanza di impluvi e corsi d'acqua... Si dovrà procedere all'attivazione di una rete di monitoraggio al fine di adeguare costantemente le misure di mitigazione poste in essere relative all'inquinamento</i>	<i>a) Nel PD 2020 è stato sviluppato lo studio delle ricadute ambientali in fase di costruzione dell'opera e degli interventi di mitigazione atti a ridurre le interferenze negative che le attività di cantiere esercitano sulle varie componenti ambientali. In particolare, per garantire il minor impatto possibile sulle acque superficiali, per le aree di lavorazione in prossimità degli alvei (Torrente Volpe, Fiume Ippari) sono previsti provvedimenti quali l'isolamento idrico tramite la messa in opera di rete di raccolta affinché i detriti eventualmente proiettati dalle attività di demolizione vengano trattenuti e non raggiungano il corso d'acqua; misure organizzative (presenza di kit di emergenza anti-</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>atmosferico (polveri), acustico ed ambiente idrico... Non dovrà essere realizzato alcun nuovo tracciato stradale a servizio delle aree di cantiere, per le quali dovranno utilizzate solo vie d'accesso esistenti</i>	<i>sversamento in tutte le aree di cantiere; stoccaggio in sicurezza delle sostanze e materiali pericolosi per l'ecosistema fluviale, che andranno in ogni caso concentrati in una zona dell'area di cantiere distante e non comunicante con l'alveo fluviale, conservati secondo quanto stabilito da normativa vigente e protetti da possibili atti vandalici; Impiego di mezzi conformi alla normativa vigente in fatto di emissioni. Manutenzione, rifornimento e lavaggio mezzi ammessa solo nelle aree dedicate di cantiere dotate di appositi sistemi di raccolta acque.); b) E' stato predisposto nel Piano di Monitoraggio (PMA) in corso d'opera per verificare e controllare che le misure e le opere di mitigazione previste siano messe in atto e rese efficaci al raggiungimento degli obiettivi di contenimento degli effetti previsti sulle componenti ambientale; c) Per la movimentazione dei mezzi d'opera è previsto il passaggio prevalentemente sulla viabilità esistente.</i>		
<i>Non dovrà essere alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti</i>	<i>La tipologia di fondazione prescelta per i ponti e viadotti è su pali trivellati di grosso diametro. Tali elementi strutturali potrebbero interferire con il normale flusso idrico della falda, ma si può ritenere che il fenomeno sarà di tipo locale senza alterare la morfologia della piezometrica. Per le aree di infrastruttura in rilevato, a partire dalla ricostruzione idrografia sintetica, sono stati posizionati i manufatti idraulici di attraversamento. Per le zone in scavo, invece, sono stati predisposti dei canali di guardia in testa al manufatto stradale. I suddetti canali sono stati poi ricuciti al reticolo idrografico sintetico nel rispetto della preservazione dei bacini naturali.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Lungo l'alveo dei fiumi non dovranno essere realizzate alcun tipo di opere, anche provvisorie, prevedendo opportuni lavori</i>	<i>Al fine di garantire il minor impatto possibile sulle acque superficiali, per le aree di lavorazione in prossimità degli alvei sono previsti i seguenti interventi e provvedimenti:-I solamente idrico tramite:- Messa in opera di rete di raccolta affinché i detriti</i>	<i>Il varo a spinta per evitare delle opere di cantierizzazione nelle zone d'alveo MODIFICA VARO DI PUNTA VIADOTTI VI04-VI08-VI09 (OTTEMPERANZA REGIONE SICILIA) Nel rispetto</i>	<i>Il varo a spinta dei viadotti consente di evitare la presenza di cantieri temporanei in corrispondenza dell'alveo dei fiumi attraversati così come inizialmente previsto</i>



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>manutentivi di pulizia e rinaturalizzazione</i>	<i>eventualmente proiettati dalle attività di demolizione vengano trattenuti e non raggiungano il corso d'acqua;-M isure organizzaCve:- Presenza di kit di emergenza anti-sversamento in tutte le aree di cantiere;- Stoccaggio in sicurezza delle sostanze e materiali pericolosi per l'ecosistema fluviale, che andranno in ogni caso concentrati in una zona dell'area di cantiere distantee non comunicante con l'alveo fluviale, conservati secondo quanto stabilito da normativa vigente e protetti da possibili atti vandalici;- Impiego di mezzi conformi alla normativa vigente in fatto di emissioni. Manutenzione, rifornimento e lavaggio mezzi ammessa solo nelle aree dedicate di cantiere dotate di appositi sistemi di raccolta acque.</i>	<i>della prescrizione n.6 della DRS 536/2005 della Regione Sicilia la quale afferma che "Lungo l'alveo dei fiumi non dovranno essere realizzate alcun tipo di opere, anche provvisorie, prevedendo opportuni lavori manutentivi di pulizia e rinaturalizzazione".</i>	<i>con la modalità di varo dal basso ipotizzata in fase di PD. Per quanto riguarda il sistema delle tutele, si fa presente che le attività di varo previste in PD, seppur con modalità differenti, ricadevano nelle medesime aree di cantiere, inserendosi anch'esse nel medesimo quadro vincolistico. Per quanto riguarda le componenti acque, rumore e vibrazioni, atmosfera la proposta di varo a spinta del PE risulta migliorativa rispetto alla soluzione proposta nel PE.</i>
<i>Gli attraversamenti fluviali dovranno avvenire preferibilmente ad unica campata evitando l'inserimento delle pile in alveo</i>	<i>La modifica principale introdotta in sede di adeguamento del progetto riguarda la revisione strutturale delle luci dei viadotti principali (Scarparo, Ippari, Serre), finalizzata all'eliminazione delle pile in alveo. In ottemperanza alle prescrizioni ambientali (PR05, PR06, PR07) e alla NTC2018, sono state adottate campate di grande luce (fino a 90 m) in struttura mista acciaio-calcestruzzo, che consentono di superare gli alvei fluviali principali (Fiume Ippari e Torrente Volpe) senza interferenze con il deflusso naturale. Tale soluzione strutturale ha comportato: - l'adozione di impalcati a struttura mista per garantire leggerezza e trasparenza visiva,- la riduzione del numero di campate e l'ottimizzazione delle sottostrutture,- il miglioramento dell'inserimento paesaggistico e architettonico-formale, condiviso con la Soprintendenza BB.CC.AA. Complessivamente, l'intervento assicura maggiore compatibilità ambientale e paesaggistica, migliorando al contempo l'efficienza strutturale e la qualità progettuale delle opere d'arte principali.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>I pendii interessati dalla realizzazione di gallerie artificiali dovranno essere rinaturalizzati</i>	<i>Il progetto non prevede la realizzazione di gallerie artificiali.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>attraverso piantumazione di essenze arboree autoctone</i>			
<i>Previsti trattamenti di grigliatura, disabbatura e disoleatura i cui residui dovranno essere periodicamente smaltiti secondo le norme vigenti in materia;</i>	<i>Il progetto prevede la depurazione delle acque di meteoriche provenienti dalla sede stradale in appositi impianti di trattamento. Le vasche di progetto sono 21 e tutte svolgono la funzione sia di trattamento delle acque di prima pioggia che di vasche di "tempo secco" per l'intrappolamento (per ogni vasca) di olii ed idrocarburi derivanti da sversamenti accidentali. Le vasche di prima pioggia prescelte, favorendo la sedimentazione dei solidi e la separazione dei grassi, consentono la depurazione delle portate stradali con significativi abbattimenti (oltre il 70%-80%) del carico inquinante Tali manufatti, per esigenze legate alla morfologia del terreno ove si sviluppa il tracciato stradale di progetto, sono ubicate in maniera tale da poter consentire sempre lo scolo delle acque per gravità, senza quindi l'impiego di sistemi di pompaggio. Le vasche di trattamento sono state posizionate in luoghi accessibili per permettere le usuali operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria (in caso di sversamenti accidentali di oli e/o carburanti).</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Le isole spartitraffico dovranno essere riempite con terreno vegetale e inerbite</i>	<i>Il progetto di inserimento ambientale e paesaggistico delle opere, prevede interventi a verde di tipo areale in corrispondenza delle aree intercluse di svincolo, delle isole spartitraffico e delle aree interne alle rotatorie. Sono stati studiati interventi che garantissero il miglior inserimento paesaggistico e funzionale, in modo tale da non compromettere la visibilità dei mezzi in transito sulla sede stradale. In corrispondenza delle isole spartitraffico, che hanno dimensioni troppo ridotte per poter ospitare un impianto di tipo arboreo-arbustivo è stato previsto l'inerbimento.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>I muri di contenimento e, in generale, tutte le opere in c.a.</i>	<i>Il progetto definitivo prevede il rivestimento dei muri di contenimento con pietrame trattato a piccone, di spessore pari a 20</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>dovranno essere rivestiti con pietra locale al fine di mitigare l'impatto visivo</i>	<i>cm, posto senza malta affiorante, tale da potersi assimilare al tipico muro a secco, con disposizione a lieve scarpa. La scelta dei materiali e del loro trattamento è stata ispirata ai tipici muri a secco presenti nelle zone rurali del mediterraneo e particolarmente radicati nel contesto agricolo del ragusano.</i>		
<i>Nelle zone soggette a maggior impatto paesaggistico ed ambientale (trincee e/o rilevati) si dovrà verificare, ove le condizioni del terreno lo consentono, la possibilità di sostituire i muri in cls con posa in opera di terre armate e/o terre rinforzate combinate con materiali vegetali o con materiali inerti (legno, pietrame, ecc..), eventualmente abbinati a materiali artificiali biodegradabili o residuali</i>	<i>L'inserimento dei rilevati in terra verde rinforzata in luogo dei rilevati classici è previsto nei tratti dal km 8+052,30 al km 8+204,00 e dal km 8+315 al km 8+455</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>I lavori dovranno interagire il meno possibile con le zone di interesse archeologico</i>	<i>A corredo del progetto definitivo è stato redatto lo studio per la Verifica Preventiva dell'interesse Archeologico ai sensi dell'art.25 Dlgs 50/2016 e s.m.i..</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Dovranno essere controllate tutte le opere drenanti previste in progetto al fine di assicurare il naturale deflusso delle acque superficiali onde evitare il verificarsi di allagamenti e/o cedimenti strutturali a danno della circolazione veicolare</i>	<i>Al fine di ottemperare esaurientemente alla presente prescrizione è stato redatto l'elaborato "Linee guida alla manutenzione dei manufatti idraulici" dal quale si evincono le modalità di controllo delle opere drenanti e da eseguire nella fase di esercizio. Si precisa che con la successiva fase progettuale sarà altresì prodotto il documento "Piano di Manutenzione" afferente alla fase di progetto esecutivo, come previsto ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. 207/2010.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>A lavori ultimati dovrà essere curato il ripristino e la sistemazione ante-operam delle eventuali aree verdi utilizzate per ospitare i cantieri</i>	<i>Prescrizione da ottemperare in fase di lavori</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Il progetto dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e nelle dimensioni conformemente ai grafici presentati e secondo le prescrizioni sopra dettate</i>	<i>N/A</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Ogni eventuale sostanziale modifica dovrà essere presentata a questo Dipartimento</i>	<i>N/A</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Dovrà essere comunicata data inizio e fine lavori fornendo adeguata documentazione fotografica delle opere ultimate</i>	<i>Prescrizione da ottemperare in fase di lavori</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>In FASE DI ESERCIZIO dovranno essere effettuate specifiche indagini fonometriche per la realizzazione di eventuali misure mitigative</i>	<i>Al fine di verificare e controllare che le misure e le opere di mitigazione previste siano messe in atto e rese efficaci al raggiungimento degli obiettivi di contenimento degli effetti previsti sulla componente rumore è stato predisposto il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che è predisposto per le fasi ante operam, corso d'opera e post operam.</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Svincoli N/A</i>	<i>Nel PD 2020 è stata rivista la geometria degli svincoli:- Svincolo Vittoria Ovest di collegamento con la SS115 esistente- Svincolo Vittoria Nord, di collegamento con la S.P. 2- Svincolo Vittoria Est, di collegamento con la S.P. 91 e con la futura autostrada- Svincolo</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
	<p>Comiso Ovest, di collegamento con la SS115 esistente Secondo i criteri propri di una intersezione a livelli sfalsati di tipo 2 in conformità al D.M. 19 aprile 2006 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali) che non ammette corsie specializzate di immissione per strade di categoria C. . Le rampe di svincolo sono progettate come intersezioni a livelli sfalsati di tipo 2, con corsie di diversione specializzate in uscita e immissioni a raso in entrata, con angolo massimo di 70° e regolazione mediante STOP, in linea con la normativa che non prevede corsie di accelerazione per strade di categoria C. Le rampe hanno larghezza di 3,50 m e banchine laterali di 1,50 m. Il ciglio interno delle rampe è stato modellato per facilitare le manovre dei mezzi pesanti in sicurezza. Sono stati inoltre ridotti i diametri delle rotatorie, con conseguente diminuzione dell'ingombro complessivo degli svincoli. Tale variazione migliora la funzionalità e la sicurezza stradale, in particolare la sicurezza delle manovre, specialmente per mezzi pesanti ridotti i diametri delle rotatorie con una riduzione dell'ingombro dell'impronta dello svincolo portando ad una riduzione di consumo di suolo e al contenimento delle aree di esproprio (in particolare riduzione rotatorie). Per quanto riguarda il sistema dei vincoli e delle tutele, le modifiche progettuali non comportano nessuna interferenza con il sistema dei vincoli. La variazione degli svincoli, essendo relativa solo la geometria ma non alla tipologia d'opera, non comporta, in fase cantiere, variazioni significative sulla produzione di materiali di risulta in fase di cantiere. Dal punto di vista paesaggistico le variazioni dello svincoli, pur comportando una nuova geometria dell'opera, non determinano modifiche significativi, in quanto rientrano nell'ambito del tracciato approvato e sono finalizzate all'adeguamento normativo e al miglioramento funzionale e della sicurezza. sostanziali rispetto alla configurazione delle opere progettate in PD. Per quanto riguarda le componenti atmosfera e rumore, per la fase di esercizio, non si rilevano variazioni di impatto significative negative, considerata l'assenza di ricettori</p>		



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
	<i>nelle immediate vicinanze. Le modifiche non comportano impatti ambientali significativi, in quanto rientrano nell'ambito del tracciato approvato e sono finalizzate all'adeguamento normativo e al miglioramento funzionale e della sicurezza.</i>		
<i>Tracciato N/A</i>	<i>Per evitare l'esproprio di un fabbricato realizzato tra i rilievi aerofotogrammetrici del 1997 e del 2009 (km 3+800, Comune di Vittoria – Cooperativa Agricola Primavera), è stato introdotto un leggero allineamento del tracciato. La modifica, puntuale e localizzata, non altera l'impatto territoriale complessivo, rimane all'interno del corridoio già approvato e risulta compatibile con le autorizzazioni urbanistiche, confermate anche in sede di Conferenza dei Servizi del 2021. Tale modifica non comporta impatti ambientali trattandosi di una modifica puntuale, inoltre, è socialmente sostenibile in quanto preserva il ricettore (evitando l'esproprio). Leggero allineamento di un tratto stradale nel Comune di Vittoria (intorno al km 3+800)</i>	<i>Il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo.</i>	
<i>Idraulica - Durante l'esecuzione dei lavori venga mantenuta inalterata o tuttalpiù migliorata la sezione idraulica di deflusso in condizioni ante opera, ed inoltre sia garantito il principio di invarianza idraulica;</i>	-	<i>NUOVE VASCHE DI FILTRAZIONE E LAMINAZIONE</i> <i>In fase di progettazione esecutiva si è reso necessario prevedere le strategie per garantire il principio di invarianza idraulica per rispondere a una prescrizione pervenuta dall'Autorità di Bacino sul progetto definitivo. La soluzione adottata è quella dell'utilizzo di bacini di laminazione previo scarico nei ricettori superficiali e bacini di filtrazione dove non</i> <i>sono presenti i ricettori, tipicamente a valle dei tombini.</i>	<i>La modifica progettuale è stata introdotta a seguito di una prescrizione dell'AdB. In funzione della disamina di cui all'elaborato "Ottemperanza alle prescr. D.R.S. n.536/2005 Regione Siciliana: Relazione", si ritiene che tali nuovi impatti siano trascurabili rispetto a quelli già esaminati in PD autorizzato. Infatti, sotto l'aspetto vincolistico, non risultano interessate nuove e/o diverse aree non ricomprese tra quelle interferite con il tracciato stradale autorizzato. Inoltre, viste le caratteristiche tecniche delle vasche, per lo più interrate, non si determinano ulteriori interferenze visive significative rispetto agli elementi percettivi di interesse del paesaggio. Per quanto riguarda la componente suolo,</i>



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
			<i>considerate le modeste dimensioni delle vasche, i quantitativi di materiale generati risultano irrisori rispetto a quanto prodotto per la realizzazione dell'intera opera stradale. Anche in termini di consumo di suolo non si rilevano significative variazioni, in quanto le vasche sono ubicate all'interno della fascia di rispetto stradale. Per quanto riguarda la componente acque, l'inserimento delle vasche lungo lo sviluppo del tracciato di progetto comporterà un volume temporaneo di accumulo che permetterà di drenare gradualmente le acque di piattaforma producendo effetti positivi per garantire l'invarianza idraulica. Per quanto riguarda le componenti atmosfera e rumore, per la fase di esercizio, non si rilevano variazioni di impatto significative negative, considerata l'assenza di ricettori nelle immediate vicinanze. T00EG00AMBRE01 Ottemperanza alle prescr. D.R.S. n.536/2005 Regione Siciliana: Relazione</i>
<i>Vengano adottate in fase di cantiere tutte le precauzioni e gli accorgimenti che garantiscano condizioni di sicurezza idraulica nelle aree oggi Qo di intervento;</i>		<i>Perimetralmente alla zattera di fondazione è stata inserita una protezione NUOVA OPERA PROVVISORIALE A PROTEZIONE SCAVI IN ALVEO SOTTO FALDA PILA P3 VIADOTTO VI04 In corrispondenza della pila P3 del viadotto VI04 si è reso necessario prevedere un'opera provvisoria per la realizzazione delle fondazioni. Per problemi dovuti allo scalzamento il piano di imposta della fondazione risulta particolarmente approfondito e in più la vicinanza al torrente Scarparo nonché l'intercettazione della falda per le operazioni di scavo, hanno richiesto un'opera</i>	<i>L'intervento che prevede delle palancole per la realizzazione della pila, trattandosi di un'opera provvisoria necessaria alla fase di cantiere, determina un impatto marginale. L'incidenza sulla matrice acque è temporanea e finalizzata alla tutela della sicurezza delle maestranze, nonché alla protezione contro lo scalzamento della pila durante la sua esecuzione. Sono previste specifiche istruzioni operative di cantiere per monitorare e gestire l'area di lavoro, come</i>



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
		provvisoria per la realizzazione dei lavori con tempi certi e in sicurezza idraulica come richiesto nei pareri degli enti (Autorità di bacino) in alveo e vasche laminazione.	richiesto dall'Autorità di Bacino.
Opere minori		All'altezza svincolo km 6+300 circa, necessarie alla realizzazione della sistemazione idraulica e di canalizzazione dal km 6+100.00 al km 6+550.00, in ambito opere di recapito nel torrente Cava Del Bosco; queste sono contraddistinte da: o N° 3 tratti in terra rinforzata di due tipologie differenti, in particolare: N° 2 tratti con Tipologia 1 e fronte caratterizzato da gradoni in pietra di muratura, in modo tale da riprodurre la sagoma di invaso del canale; questi due tratti hanno lunghezza rispettivamente pari a 41.5m e 103.5m con altezza pressoché costante pari a 5m; > N° 1 tratto con fronte a pendenza costante inerbito mediante biostuoia; tale tratto ha lunghezza pari a 73.1m ed altezza variabile da 2.5m a 6.0m; o N° 1 paratia definitiva di micropali a tutela di un fabbricato esistente, con sviluppo totale di circa 47m.	Le ottimizzazioni non determinano impatti e modifiche del tracciato. Inoltre la soluzione è socialmente sostenibile, in quanto consente di limitare le superfici di esproprio. L'ottimizzazione progettuale consente un miglioramento complessivo dell'efficienza dell'intervento, con una conseguente riduzione dei volumi di scavo, un miglior bilancio delle terre e una risagomatura più funzionale dell'alveo.
Opere minori		Nuovo muro di sostegno prefabbricato in dx che integra l'opera OS21 originariamente prevista alla pk 10+060 circa, per consentire la creazione di una piazzola al piano stradale;	L'inserimento di questa opera di sostegno si configura come affinamento progettuale del PE, necessario a ricavare la piazzola di sosta minimizzando il consumo di suolo e l'esproprio di nuove aree. Da un punto di vista geometrico si tratta di una modifica puntuale senza alcun aggravio di impatto sotto l'aspetto paesaggistico che risulta mitigato sia per le altezze contenute che dal rivestimento in pietra locale. L'area interessata dalla modifica non è soggetta ad alcun vincolo paesaggistico.



<i>Richiesta Prescrizione</i>	<i>Descrizione variazioni tra PD 2005 e PD 2020 già esitate nella verifica di ottemperanza del 2021</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Descrizione variazioni tra PD 2020 e PE 2024 e Valutazione impatti ambientali</i>	<i>Modifiche progettuali effettuate in fase di progettazione esecutiva. Comparazioni analisi ambientali 2020-2024</i>
<i>Opere minori</i>		<p><i>Modifica del muro di sostegno OS11 dal km 5+741 al km 5+794 circa, al fine di consentire la realizzazione di un piazzale di accesso alla vasca in prossimità della sede stradale..</i></p> <p><i>Allungamento del muro adiacente la Spalla A del viadotto VI04, per consentire varco di accesso a piazzale in zona limitrofa.</i></p>	<p><i>L'inserimento del muro di sostegno si configura come affinamento progettuale del PE, necessario a ricavare lo spazio necessario in adiacenza al corpo stradale per inserire una vasca e garantire l'accessibilità della stessa. Il tratto interessato dall'opera di sostegno ricade in una porzione marginale di area soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. m), già interessata dal tracciato stradale autorizzato, pertanto non si ritiene significativa la variazione di impatto rispetto a tale vincolo. Da un punto di vista geometrico si tratta di una modifica puntuale senza alcun aggravio di impatto sotto l'aspetto paesaggistico considerando l'estensione e l'altezza contenuta oltrech� il rivestimento in pietra.</i></p>

CONSIDERATO E VALUTATO che attraverso la tabella comparativa sopra riportata il Proponente ha dettagliatamente analizzato tutte le modifiche progettuali apportate in seguito all'iter progettuale, conseguenti sia alle prescrizioni effettuate dagli enti coinvolti, sia alle vicende giudiziarie sopradescritte, e che tale studio, risponde alle esigenze avanzate dalla CTS in seno all'audizione tecnica del 12/05/2025;

CONSIDERATO E VALUTATO che, viene quindi dimostrata l'assenza di aggravio dell'impatto ambientale per tutte le matrici ambientale coinvolte, per le relative macrofasi, dettagliatamente descritte anche negli ulteriori elaborati prodotti, ovvero che, per alcune opere, il progetto esecutivo non presenta nessuna ulteriore modifica rispetto al progetto definitivo, mentre altri interventi comportano un miglioramento del bilancio terre a favore di una riduzione dei transiti all'esterno del cantiere consentendo una massimizzazione dei reimpieghi per interventi di realizzazione delle opere infrastrutturali;

CONSIDERATO E VALUTATO che per completare la documentazione per la verifica di ottemperanza, è stata prodotta specifica Tavola Sinottica (T00-EG00-AMB-CT01) che indica quali siano le aree del tracciato cui si riferiscono le diverse prescrizioni. Nella tavola sono rese graficamente tutte quelle prescrizioni che possono essere graficizzate, mentre le prescrizioni complessive sono riportate in una tabella sinottica, parte integrante della tavola. Inoltre, è stata presentata una sintesi del quadro prescrittivo con indicati i relativi elaborati progettuali di riferimento;

PRESO ATTO che l'ente vigilante ai fini della verifica delle prescrizioni ambientali n.1,2,3,4,9,15,19 è ARPA Sicilia e, a tal proposito, è stato prodotto il Parere prot. 772245 del 24/12/2020, con prescrizioni;

PRESO ATTO che l'ente vigilante ai fini della verifica delle prescrizioni ambientali n.5,6,7,14 è l'Autorità di Bacino del Distretto idrografico della Regione Sicilia;

PRESO ATTO che l'ente vigilante ai fini della verifica delle prescrizioni ambientali n.8,10,11,12,13 è la Soprintendenza dei BB.CC.AA. territorialmente competente e, a tal proposito, è stato prodotto il Parere favorevole prot. 6008 del 12/08/2020;

CONSIDERATO e VALUTATO che la progettazione e/o variazione di alcune opere d'arte previste nel Progetto definitivo, risultano conseguenti alle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale di cui al D.R.S. n. 536 del 01.07.2005;

CONSIDERATO e VALUTATO, che in merito alla rielaborazione del Progetto è stato trasmesso il Piano di Monitoraggio Ambientale ma non è stato prodotto il Parere dell'ARPA, conseguente alle integrazioni e variazioni apportate in sede di progettazione esecutiva;

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito alle modifiche progettuali apportate, dovranno essere prodotte tutti gli ulteriori Pareri/Nulla Osta/Autorizzazioni da parte degli Enti coinvolti nel procedimento, fornendo apposita relazione tesa ad analizzare le eventuali ricadute sulle componenti ambientali interessate dall'intervento, in seguito alle eventuali prescrizioni rilasciate.

la Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale della Regione Siciliana, ed esprime il seguente:

TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

RITIENE



In merito alle prescrizioni contenute nel giudizio positivo di compatibilità ambientale (art. 5 DPR 12.04.1996) di cui al **D.R.S. n. 536 del 01.07.2005** per il progetto di: *“VARIANTE ALLA S.S.115 NEL TRATTO COMPRESO TRA IL KM 294+000 (SVINCOLO VITTORIA OVEST) E LA S.P. 20 DI COMISO SUD”*

Le prescrizioni ambientali n. 1, 2, 3 e 4 sono ottemperate limitatamente per la fase progettuale e dovranno essere ottemperate nelle fasi di cantiere.

Le prescrizioni ambientali n. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,14 sono ottemperate;

Le prescrizioni ambientali n. 15, 16, 17, 18, 19 non sono in questa fase ottemperabili.