

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 gennaio 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001): itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 «di Chiaramonte» e della SS 194 «Ragusana» dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114 (CUP F12C03000000001). Approvazione progetto preliminare. (Deliberazione n. 3/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare che le opere medesime siano comprese in Intese Generali Quadro tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

VISTA la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 11 autorizza il limite d'impegno decennale di lire 10 miliardi a decorrere dall'anno 2001 per la realizzazione del raddoppio della Strada Statale n. 514 tra Ragusa e Catania;

VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", che, all'articolo 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

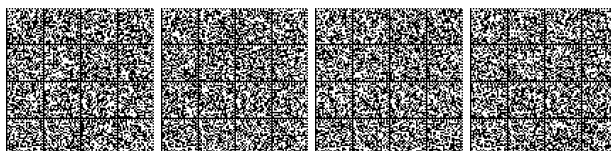
VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"), e s.m.i. e visti, in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi", e specificatamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'"Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, nell'allegato 1, include - nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico – nord Europa", alla voce "Sistema stradale e autostradale" – l'intervento "Ragusa – Catania";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;



VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la delibera 29 marzo 2006, n. 79 (G.U. n. 197/2006), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare "Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114", subordinando l'efficacia alla delibera stessa alla stipula di Atto integrativo con la Regione Siciliana che includesse esplicitamente l'opera nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e detta Regione, sottoscritta il 14 ottobre 2003, e rinviando la decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche alla fase di esame del progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato – nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005) – all'allegato 1 conferma l'intervento denominato "Ragusa-Catania";

VISTO il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'Intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'Intesa stessa non si perfezioni;

VISTA la delibera 20 luglio 2007 n. 51 (G.U. n. 252/2007), con la quale sono state apportate alla delibera n. 79/2006 le seguenti integrazioni:

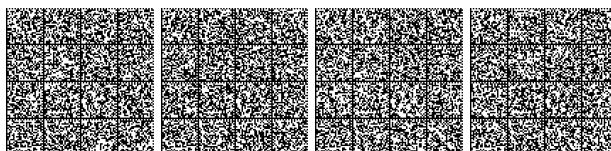
- citazione del parere favorevole con prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali nella "presa d'atto" della delibera;
- indicazione di ulteriore raccomandazione in apposito allegato che va ad integrare quello della delibera n. 79/2006, già contenente le prescrizioni e raccomandazioni cui è subordinata l'approvazione del progetto preliminare;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, espone le linee guida varate dal Comitato stesso nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2010-2013 che, nella tabella 14 relativa alla manovra triennale 2009-2011, inserisce l'intervento "Itinerario Ragusa-Catania" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

VISTA la nota 16 dicembre 2009, n. 51157 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale è stato trasmesso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto;

VISTA la nota 14 dicembre 2009, n. 50646, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, tra l'altro, dell'intervento denominato Itinerario Ragusa – Catania: Ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114 – progetto preliminare;



VISTA la successiva nota 15 dicembre 2009, n. 5521, con la quale il Ministero sopra citato ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa all'opera in esame, proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del relativo progetto preliminare;

VISTA la nota 15 dicembre 2009, n. 11866, con la quale la Regione Siciliana conferma le disponibilità finanziarie per l'intervento in esame a valere sul Programma attuativo regionale FAS 2007-2013, allegato 2, punto 2.1.a, pari a 180.538.000 euro, e si impegna a rendere altresì disponibile l'ulteriore importo di 37.173.631 euro, a carico delle disponibilità finanziarie rivenienti dai fondi FAS 2000-2006, ovvero di altre fonti finanziarie rientranti nelle disponibilità del bilancio regionale;

CONSIDERATO che il 29 ottobre 2009 è stato sottoscritto il Protocollo di riprogrammazione dell' Accordo di Programma Quadro per il trasporto stradale, nel quale l'ANAS si impegna a mettere a disposizione per l'intervento in esame una quota pari a 100 milioni di euro dei 213,3 milioni di euro già programmati per un unico intervento nell'Atto integrativo del 30 novembre 2007;

CONSIDERATO che l'intervento sopra indicato è inserito nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto in data 4 ottobre 2007;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare:

- sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che il progetto preliminare del collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaramonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 "Ragusana" con la S.S. 114 prevede nella realizzazione di una infrastruttura stradale di tipo B, cioè di strada extraurbana principale a due carreggiate, ciascuna delle quali costituita da due corsie di 3,75 metri, affiancate sulla destra da una banchina pavimentata di 1,75 metri e sulla sinistra da una banchina pavimentata di 0,50 metri;
- che il tracciato si sviluppa per complessivi 68 Km per la massima parte in adeguamento/affiancamento delle attuali S.S. 514 e S.S. 194, iniziando dallo svincolo con la S.S. 115 nel territorio di Ragusa e termina in corrispondenza dello svincolo con la futura autostrada Catania-Siracusa nel Comune di Augusta collegando i più limitrofi centri abitati di Francofone e Lentini, nonché i Comuni di Chiaramonte Gulfi, Licodia Eubea, Vizzini, Carlentini e Ragusa;
- che tra le opere principali sono compresi 19 viadotti per carreggiata, 8 gallerie naturali e 11 svincoli a livelli sfalsati;
- che con il citato Atto aggiuntivo 4 ottobre 2007 si è provveduto all'inserimento nell'Intesa Generale Quadro di varie opere della Regione Siciliana e, in particolare, dell'adeguamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS. 194 "Ragusana", che costituiscono l'itinerario stradale Ragusa-Catania, e si è inoltre previsto che l'ANAS si sarebbe impegnata "a verificare, di concerto con la Regione Siciliana, la fattibilità del nuovo collegamento, con sezione stradale a quattro corsie, mediante cofinanziamento da parte di soggetto privato, con conseguente tariffazione dell'itinerario;
- che in data 4 luglio 2007 l'ANAS, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha reso noto che risulta inserita nel proprio quadro programmatorio la realizzazione dell'intervento in esame mediante ricorso alla finanza di progetto, ai sensi degli artt. 152 e seguenti e dell'art. 175 del decreto legislativo n. 163/2006, e che in seguito



all'istruttoria delle proposte pervenute, il Consiglio di Amministrazione di ANAS, in data 23 aprile 2008, ha dichiarato il pubblico interesse della proposta pervenuta dall'ATI Silec S.p.A. – Egis Projects S.p.A. – Tecnis S.p.A. – Maltauro Consorzio Stabile;

- che con nota 16 febbraio 2009 prot. n. CDG-0022938-P l'ANAS ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare del promotore e l'integrazione dello Studio di impatto ambientale dell'intervento ai fini dell'approvazione della proposta del promotore unitamente al progetto preliminare e ha inoltre provveduto alla trasmissione del progetto preliminare agli altri Ministeri competenti e alla Regione Siciliana, dandone altresì avviso pubblico sui quotidiani "Sole 24 ore" e "La Sicilia" in data 20 febbraio 2009;
- che con nota in data 28 maggio 2009 prot. CDG-0080713-P, l'ANAS ha inviato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare le integrazioni al progetto preliminare richieste dal suddetto Ministero – Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS con nota prot. CTVA-2009-1591 del 29 aprile 2009;
- che il progetto del promotore, del quale è stato dichiarato il pubblico interesse, differisce dal progetto preliminare approvato da questo Comitato con delibera n. 79/2006, in quanto ha ottemperato alle prescrizioni recepibili in sede di progettazione preliminare contenute nella delibera stessa e ha elaborato alcune variazioni necessarie ai fini del pedaggiamento della strada;
- che le variazioni apportate comportano – tra l'altro – la riduzione in numero e dimensione della consistenza delle opere d'arte principali (viadotti e gallerie) rispetto al precedente progetto preliminare di cui alla delibera n. 79/2006;
- che l'Unità tecnica finanza di progetto con il parere citato nelle premesse ha ritenuto che il piano economico finanziario appare in equilibrio e risulta essere coerente con i criteri e le indicazioni stabiliti dalla delibera di questo Comitato n. 39/2007 e pertanto non sussistono rilievi da evidenziare;
- che con parere 25 giugno 2009 n. 302 – trasmesso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota 31 luglio 2009 prot. n. GAB-2009-0017992 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha espresso parere favorevole in ordine alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'ANAS per il progetto preliminare del promotore e ha fatto, altresì, presente che le restanti prescrizioni allegata alla delibera CIPE n. 79/2006 sono tuttora da ottemperare;
- che con nota 28 luglio 2009, prot. n. DG/PAAC/34.19.04/10032/2009, il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti parere favorevole in ordine alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'ANAS per il progetto in esame;
- che con nota 6 agosto 2009, prot. n. 3323, la Regione Siciliana ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Intesa della Regione sulla localizzazione dell'opera;
- che, con nota 22 settembre 2009, prot. CDG-0133314-P, l'ANAS ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un quadro finanziario riepilogativo del progetto e ha evidenziato come, per quanto attiene il quadro prescrittivo delle delibere n. 79/2006 e n. 51/2007, la raccomandazione di cui alla lettera a) dell'allegato alla delibera 51/2007 non sia stata recepita nel progetto preliminare del promotore, e conseguentemente neanche nel piano economico finanziario, poiché l'avviso indicativo per la selezione del promotore è stato pubblicato in data antecedente alla delibera n. 51/2007, sottolineando comunque che il progetto del promotore risulta compatibile con il progetto della bretella per il nuovo aeroporto di Comiso;



- che in data 11 dicembre 2009, con nota prot. n. 69535, la Provincia di Ragusa ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che il progetto preliminare del collegamento SS 514 – aeroporto di Comiso – variante SS 115, previsto dal Piano territoriale provinciale della Provincia di Ragusa è stato approvato in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, con provvedimento n. 49989 in data 3 agosto 2009 dalla Conferenza Regionale dei Servizi di cui all'art. 7bis, comma 21, della legge 11 febbraio 1994 n. 109 e che il progetto definitivo è attualmente in corso di redazione;
- che, con nota n. 11866 del 15 dicembre 2009, la Regione Siciliana ha confermato la disponibilità finanziaria rinveniente dai fondi FAS;

- sotto l'aspetto attuativo:

- che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è ANAS S.p.A.;
- che la realizzazione dell'opera in esame avverrà mediante affidamento in concessione;
- che lo schema di convenzione allegato alla proposta è stato predisposto ai sensi dell'art. 2 commi 82 e 83 del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i.;
- che il tempo complessivo di esecuzione dei lavori è stimato in 53 mesi;
- che il CUP del progetto è F12C03000000001;

- sotto l'aspetto finanziario:

- che il costo complessivo dell'intervento, quantificato con delibera n. 79/2006 in 1.268.583.842,33 euro, risulta ora ridotto a 815.374.594,29 euro, ad effetto del nuovo progetto elaborato anche alla luce delle prescrizioni previste nella delibera n. 79/2006;
- che il quadro economico risulta sinteticamente così modificato:

	Importi (milioni di euro)	
	Progetto delibera n. 79/2006	Progetto delibera in esame
Importo lavori	940,433	693,298
Somme a disposizione	328,151	132,077
TOTALE	1.268,584	815,375

- che il nuovo quadro economico, in particolare, è quantificato al netto dell'IVA e indica l'importo dei lavori al netto del ribasso;
- che in data 11 dicembre 2009, con nota prot. CDG-0182119-P, l'ANAS ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che in data 29 ottobre 2009 è stato sottoscritto il "Protocollo di riprogrammazione" con il quale è stata modificata la fonte di finanziamento dell'importo di euro 100.000.000 destinata all'intervento ai sensi della delibera n. 79/2006, che ora non grava più sui fondi ex delibera n. 3/2006 bensì su fondi ANAS;
- che la realizzazione dell'opera è prevista mediante parziale ricorso alla finanza di progetto e il capitale privato destinato all'infrastruttura risulta pari a 448.455.845,00 euro;



- che l'integrazione della copertura finanziaria è assicurata da un contributo pubblico complessivo di 366.918.750,00 euro, di cui: 49.207.119,00 a valere sui fondi di cui all'art. 11 della legge 144/1999, come stabilito dalla delibera n. 79/2006; 100.000.000,00 euro a valere sui fondi ANAS, così come destinati dall'Accordo di Programma Quadro – Protocollo di riprogrammazione sottoscritto tra Governo e Regione Siciliana in data 29 ottobre 2009; 217.711.631,00 euro complessivi a valere su fondi della Regione Siciliana, di cui alla citata nota del 15 dicembre 2009;
- che pertanto la copertura complessiva del costo dell'intervento è la seguente:

Tipologia risorse	Importi (euro)
Capitale finanziario (promotore finanziario)	448.455.845,00
ANAS S.p.A.(art.11 L. 144/1999)	49.207.119,00
ANAS S.p.A.(fondi ANAS)	100.000.000,00
Regione Siciliana (PAR FAS 2007-2013)	217.711.631,00
TOTALE	815.374.595,00

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*
 - 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i. è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare dell'opera "Itinerario Ragusa-Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana". Detta approvazione vale anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate.
 - 1.2 Ai sensi del citato articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di euro 815.374.595 pari al costo complessivo dell'opera, come specificato nella succitata "presa d'atto", costituisce il "limite di spesa" del progetto preliminare dell'intervento.
 - 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^a parte dell'allegato, che costituisce parte integrante della presente delibera.
 - 1.4 Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^a parte del citato allegato. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito ad alcune di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
2. *Proposta del promotore*
 - 2.1 Ai sensi dell'art. 175, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 è valutata favorevolmente la proposta del promotore relativa all' "Itinerario Ragusa-Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 di Chiaramonte e della SS 194 Ragusana".



- 2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà provvedere a sottoporre lo schema di convenzione allegato alla proposta di cui al punto 2.1 al Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) per il parere di competenza entro 15 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera ai fini della definitiva approvazione del Comitato.
3. *Clausole finali*
- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.
- 3.2 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase e provvederà inoltre a documentare la sussistenza delle risorse messe a disposizione dal soggetto aggiudicatore,
- 3.3 Il predetto Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui alla presente delibera e in adesione a quanto richiesto con la nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza citata in premessa, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.
- 3.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

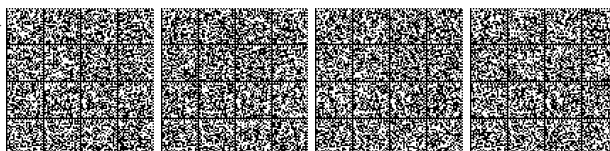
Roma, 22 gennaio 2010

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario del CIPE: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 16 luglio 2010

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4 Economia e finanze, foglio n. 33



PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001):
ITINERARIO RAGUSA – CATANIA:
AMMODERNAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA SS 514 “DI CHIARAMONTE”
E DELLA SS 194 “RAGUSANA” DALLO SVINCOLO CON LA SS 115
ALLO SVINCOLO CON LA SS 114 (CUP F12C0300000001).
APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE

ALLEGATO

PARTE I – PRESCRIZIONI
PARTE II - RACCOMANDAZIONI

PARTE I
PRESCRIZIONI

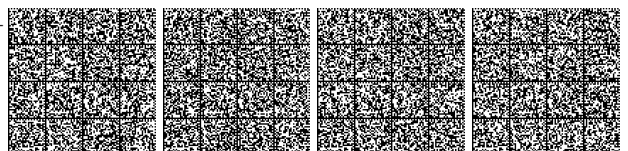
1. Destinare non meno del 4% dell'importo complessivo dei lavori alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale, nel dare applicazione a quanto previsto dalle prescrizioni CIPE delle precedenti Delibere n. 79/2006 e n. 51/2007, da recepire nel progetto definitivo, sotto riportate ai punti da 2 a 32, nonché alle ulteriori prescrizioni appresso riportate.
2. Sviluppare ulteriormente nel progetto definitivo gli interventi di mitigazione, secondo le indicazioni presenti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, in coerenza con gli ambiti di interesse naturalistico-paesaggistico, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Dovranno essere esplicitate le relazioni e i rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente al momento dell'emissione del progetto definitivo, in particolare per quel che riguarda gli strumenti di programmazione attualmente in via d'emanazione.
3. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
4. Anticipare nel programma definitivo dei lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
5. Aggiornare la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti.
6. Nel progetto definitivo, dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo con riferimento alle ulteriori analisi ante operam; per lo smaltimento di quelli in esubero, definire il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; individuare le modalità di conservazione della coltre vegetale ove previsto il riutilizzo.
7. Dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione dei tratti di strada esistente dismessi, ed indicarne le modalità di smaltimento, nonché le modalità di rinaturalizzazione dei siti.
8. Relativamente alla fase di cantiere:
 - prevedere il ripristino integrale delle aree utilizzate come aree di cantiere in accordo con gli Enti locali;
 - approfondire l'analisi degli impatti, specificatamente per le componenti acustiche e vibrazionali;



- definire in dettaglio la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica, privilegiando aree prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale;
 - predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi e caratterizzazione delle emissioni in atmosfera;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate con particolare riferimento all'abitato di Francofonte, per il quale si richiede una variante alternativa e/o il dettaglio degli interventi di mitigazione;
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
 - prevedere in dettaglio gli interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e podereale.
9. Prevedere, relativamente alle interferenze derivanti dalla realizzazione di consolidamenti spondali, in corrispondenza degli attraversamenti, la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione da attuare attraverso il ripristino ambientale dei luoghi e il raccordo con la vegetazione esistente.
10. Per la salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi destinati al consumo umano, e relative zone di rispetto ai sensi del DLgs. n. 152/99:
- aggiornare il censimento dei pozzi pubblici e privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso;
 - verificare eventuali interferenze del tracciato con le zone di salvaguardia dei pozzi;
 - in aggiunta alle già previste vasche di prima pioggia, ove necessario prevedere accorgimenti progettuali riguardanti l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni stradali e il sistema di raccolta e allontanamento delle acque di piattaforma in modo da assicurare il convogliamento delle acque di dilavamento fuori dalle aree di salvaguardia dei pozzi.
11. Dettagliare, per le acque di piattaforma, il dimensionamento e la localizzazione delle opere di raccolta e canalizzazione, dei manufatti di separazione e trattamento e del sistema di trincee e pozzi disperdenti per il recapito finale, nonché le modalità di gestione dei sistemi di trattamento stessi, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali di sversamento di inquinanti.
12. Approfondire attraverso indagini geognostiche e idrogeologiche, prove di laboratorio e prove in sito estese alle zone più problematiche del tracciato, lo stato di conoscenza delle caratteristiche meccaniche e idrogeologiche dei terreni, con particolare attenzione:
- alle zone in condizioni di dissesto idrogeologico;
 - ai tratti in galleria artificiale, onde dettagliare le soluzioni tecniche adottate.
13. Verificare mediante studi e indagini di dettaglio, che la realizzazione di gallerie artificiali e di scavi in trincea non interferisca con il regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea), prevedendo eventualmente opportuni accorgimenti che garantiscano nel tempo la continuità della falda.



14. Prevedere per la fase di realizzazione dei ponti e laddove siano interessate falde acquifere, che:
 - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle, dei diaframmi per le gallerie artificiali, non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
15. Approfondire lo studio della componente faunistica, così da poter assicurare la corretta progettazione di corridoi protetti di attraversamento della fauna in numero, forma e dimensioni adeguati.
16. Definire l'effettiva consistenza e tipologia ante-operam del patrimonio avifaunistico presente nelle aree protette e il programma di monitoraggio dello stesso previsto durante la fase di cantiere e gli interventi di mitigazione e compensazione implementabili.
17. Approfondire l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità. Tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera, prevedendo gli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614.
18. Fornire un numero adeguato di fotosimulazioni con le simulazioni ante e post operam riferite alle opere d'arte principali ed ai punti di vista più significativi.
19. Fornire, al fine delle verifiche di cui all'art. 185, comma 4, del D.Lgs. 163/2006, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica.
20. Redigere il Progetto di Monitoraggio Ambientale, il cui costo deve essere inserito nel Quadro economico, redatto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA; l'ambito da monitorare sarà esteso non solo all'area interessata direttamente dal progetto, ma anche alle aree adiacenti interessate dai corridoi ecologici e dalle aste fluviali.
21. Redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.
22. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
23. Presentare alla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa un progetto riguardante la tratta tra progressive 1100 (sez. 23) e 1500 (sez. 31) per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 96 del D.Lgs. 163/2006, ed effettuare comunque tutti gli accertamenti archeologici necessari sull'intero percorso di progetto.
24. Dovrà indicarsi la trasformazione delle aree residue inutilizzate attraverso la loro rinaturalizzazione; nei tratti scoscesi con la piantumazione di essenze tipiche come fico d'india, etc., o il loro riutilizzo come piazzole di sosta e/o belvedere.
25. Dovrà essere indicato il programma di inerbimento dei versanti e delle nuove scarpate con essenze tipiche locali.



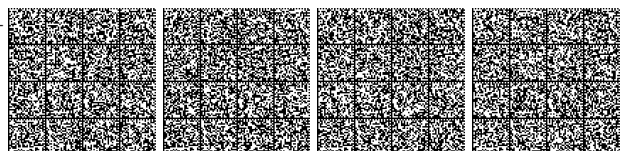
26. Limitare l'impiego dei muri di sostegno o di controscarpa dove strettamente necessari e ove possibile realizzare scarpate naturali con gabbionate ricoperte di terreno e rinverdite, terre armate o opere di ingegneria naturalistica.
27. Configurare la nuova arteria come una vera e propria "infrastruttura verde", con l'annessione ove possibile di spazi demaniali e con il recupero delle aree libere e residuali presenti lungo il tracciato e/o comunque di pertinenza dell'infrastruttura e la loro interconnessione attraverso elementi puntuali, areali e fasce alberate. Queste aree, fatte salve le distanze minime libere prescritte per la sicurezza, dovranno essere trattate come zone a riforestazione continua in cui dovrà essere impiantata la vegetazione appartenente a quella potenziale, e quindi originaria, riscontrabile nei relitti di boscaglia ancora esistente e che vengono in parte intercettati dalla nuova infrastruttura. Le essenze da impiantare, quindi, dovranno appartenere alla fascia dell'Oleo-Ceration e dei Quercion Ilicis compresa naturalmente tutta la varietà di arbusti, siepi e cespugli della macchia mediterranea, e a seconda delle condizioni pedologiche e microclimatiche delle varie zone e secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico.
28. Recuperare gli esemplari arborei di pregio presenti sul tracciato (ulivi, mandorli etc.) tramite appositi macchinari escavatori e sollevatori e reimpiantarli previa apposita progettazione del paesaggio, negli appositi spazi di cui al punto 27.
29. Salvaguardare nelle aree agrumetate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura la qualità paesistica esistente garantendo la sopravvivenza dell'impianto con la previsione di necessari sistemi di irrigazione e manutenzione; in alternativa dovrà prevedersi l'impianto di nuova vegetazione tra un sesto e l'altro in modo da sostituire gradualmente l'agrumeto con la copertura arborea originaria dei luoghi.
30. Dovranno essere utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica. Dovrà essere redatto per i punti precedenti apposito schema progettuale da sottoporre alle valutazioni preventive della Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa.
31. Tutte le attività di escavazione del sottosuolo interessanti i comuni di Vizzini e Licodia Eubea dovranno eseguirsi sotto l'alta sorveglianza dell'Area soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania, che potrà disporre ogni tipo di iniziativa per la salvaguardia e la tutela di beni archeologici che eventualmente venissero alla luce.
32. Coordinare la progettazione definitiva con la Provincia di Ragusa, tenendo conto di quanto alla nota prot. 0018035 del 2.4.2009 nonché delle ulteriori eventuali interferenze tecnico-ambientali derivanti dalla realizzazione dei collegamenti stradali all'aeroporto di Comiso.
33. Il progetto definitivo, previo uno studio approfondito delle valenze e delle componenti del paesaggio interferito, dovrà essere realizzato sulla base di criteri omogenei ed unitari, centrati sulla qualificazione e riqualificazione del paesaggio, sul recupero e potenziamento della rete ecologica, adottando le tecniche di ingegneria naturalistica.
34. Definire caso per caso gli attuali tassi di erosione ed i valori incrementali prevedibili in ragione del restringimento delle sezioni di deflusso, per i numerosi corsi d'acqua in attraversamento che risultano soggetti a fenomeni attivi di erosione concentrata di fondo alveo e/o di sponda. Ciò al fine di poter verificare la compatibilità delle scelte progettuali adottate con i fenomeni naturali di approfondimento e migrazione degli alvei e, in sede di progettazione definitiva, determinare le quote di fondazione delle pile dei viadotti.
35. Prevedere la protezione dei piedi dei rilevati o dei viadotti rispetto al rischio di erosione a seguito di esondazioni, attraverso adeguati provvedimenti di protezione.



36. Al km 7, a parità di tracciato, studiare una soluzione in rilevato piuttosto che con viadotto (L = 120 m, inserito fra le "opere d'arte minori" negli elaborati), per un miglior inserimento paesaggistico.
37. Poco prima dei km 8, ferma restando la galleria in direzione Catania di lunghezza L 530,90 m ("G.N. 01" negli elaborati), studiare un'alternativa alla breve galleria parietale a valle (L = 187,87 m) attraverso un lieve scostamento di tracciato e una realizzazione in trincea con gradonata inerbita a mezza costa.
38. Tener conto del valore paesaggistico e naturalistico della vallata in cui si inserisce il "Viadotto 03" (codice negli elaborati, con L = 320 m) fra i km 9 e 10, p.es. con realizzazione più sottile in acciaio.
39. Al km 24, con un lieve scostamento di tracciato, studiare l'eliminazione delle gallerie attraverso il prolungamento del "Viadotto 06" ora previsto con L = 380 m.
40. Spostare il cantiere fra il km 30 e il km 31 entro lo Svincolo di Grammichele, sul lato carreggiata Sud.
41. Studiare in dettaglio la dinamica futura dei movimenti franosi localizzati attorno ai km 50 e 51.
42. Contestualmente alla presentazione del progetto definitivo, fornire ulteriori elementi sul calcolo dei fattori di emissione medi in atmosfera, sul parco veicolare e sulle simulazioni modellistiche, riportando le tavole di simulazione, sulla base dei dati statistici a quel momento più aggiornati.
43. Per quanto riguarda la fase di cantiere, integrare lo studio sulla componente "atmosfera" con la stima dell'impatto sull'inquinamento legato alla viabilità alternativa, sulla base di un piano dettagliato di cantierizzazione.
44. Approfondire, anche attraverso adeguate e dettagliate indagini, in coordinamento con l'Autorità regionale con competenze di Bacino, il livello di conoscenza delle condizioni geomorfologiche e idrauliche in rapporto alla pericolosità e al rischio, tenendo conto che l'implementazione progettuale dovrà adeguarsi alle risultanze dei suddetti approfondimenti. Verificare, attraverso la stessa Autorità regionale, l'eventuale necessità, per gli attraversamenti sui corsi d'acqua a carattere torrentizio non interessati dalla delimitazione delle fasce fluviali, di assumere una portata di progetto con tempo di ritorno superiore a 200 anni, adeguando eventualmente le verifiche idrauliche e la progettazione delle opere.
45. Verificare, in coordinamento con la stessa Autorità regionale con competenze di Bacino, l'adeguatezza del tempo di ritorno ventennale individuato per le acque di piattaforma, accertando comunque, anche attraverso rilievi di campagna, l'effettiva idoneità agli scarichi idrici dei recettori prescelti, individuando altresì interventi efficaci atti ad evitare possibili interferenze con i processi geomorfologici in atto, tra cui i fenomeni di creep presenti in aree prossime alle aste fluviali interessate dagli scarichi idrici medesimi.
46. Adottare idonei interventi di mitigazione, secondo principi di ingegneria naturalistica, atti a salvaguardare lo stato dei luoghi e a rinaturalizzare e recuperare la funzionalità, laddove necessario, delle aste fluviali di basso ordine gerarchico sede di scarico delle acque di piattaforma, nonché dei corsi d'acqua oggetto di interventi di consolidamento spondale eventualmente necessari per la fondazione delle opere di attraversamento in progetto.
47. In relazione alla scelta progettuale di attraversare in rilevato la prevalenza dei numerosi fossi interferiti dallo sviluppo del tracciato, con tombamento dei medesimi, verificare caso per caso, in sede di progettazione definitiva, la realizzabilità di attraversamenti in viadotto, da preferirsi allo sviluppo in rilevato, ottimizzando peraltro, attraverso studi di dettaglio, la compatibilità idraulica di tutte le opere di attraversamento dei corsi d'acqua.



48. In sede di progettazione definitiva si provveda ad individuare spazi idonei per la localizzazione, all'interno dei siti di cantiere, delle aree impermeabilizzate comprensive di sistemi di drenaggio, raccolta e smaltimento di liquidi, adibite alla movimentazione e/o allo stoccaggio di idrocarburi e miscele cementizie o similari, da prevedersi contro gli sversamenti accidentali, aree opportunamente dimensionate in funzione delle attività e delle movimentazioni previste. E' comunque da escludere la presenza di detti spazi nelle aree golenali.
49. Sia disposto un piano di cantierizzazione e di fasi realizzative dettagliato comprendente fra l'altro:
 - mappature acustiche "ante operam più fase di cantiere", per il tratto complessivo dell'opera, con l'ubicazione sul tracciato dei cantieri di base ed ausiliari, nonché la presenza di eventuali ricettori nelle immediate vicinanze;
 - documentazione relativa all'eventuale percorso dei mezzi pesanti nell'esercizio dei trasporto materiali, che generalmente transitano durante la fase di cantiere, e quindi sull'incremento di traffico veicolare che potrebbe incidere anche su eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso, definendo per ogni ricettore il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto al limite ammissibile, ivi incluse le eventuali mitigazioni (tipologia e consistenza delle barriere, nonché l'individuazione dei ricettori da schermare).
50. Per la componente "rumore" siano programmate campagne di monitoraggio acustico in corso d'opera (fase di cantiere), sui ricettori più prossimi alla viabilità interessata dalla movimentazione dei mezzi di cantiere, nonché alle attività connesse allo stesso. Si considerino altresì, fino alla progettazione definitiva, gli eventuali aggiornamenti su tutti gli strumenti attuativi derivanti dal D.P.C.M. 14 novembre 1997 e s.m.i..
51. Sia redatto anche un "Piano di manutenzione delle opere a verde", integrando i provvedimenti sulla componente "paesaggio" di cui a tutte le precedenti prescrizioni.
52. Le aree di sosta e di servizio dovranno costituire degli episodi di rilevante qualità architettonico-paesaggistico-ambientale, con particolare riferimento a soluzioni di architettura ecosostenibile e all'adozione di soluzioni a risparmio energetico e con l'impiego di energie rinnovabili.
53. Anche i sistemi d'illuminazione e di segnaletica da prevedersi a norma di legge, devono adottare soluzioni a risparmio energetico e prevedere l'impiego di energie rinnovabili.
54. Nello studiare in via definitiva la ricucitura puntuale della maglia della viabilità locale, sia data evidenza dello studio atto a minimizzare l'occupazione di suolo e l'impatto sul paesaggio.
55. Nello studiare in via definitiva l'inserimento dei viadotti e delle barriere antirumore, sia data evidenza dei criteri architettonici adottati per il migliore inserimento paesaggistico.
56. Redigere studi di dettaglio sulle conseguenze degli scavi in gallerie relativamente agli effetti sulle falde intercettate.
57. Sulla base dei dati risultanti dalla progettazione definitiva, anche in base alle modifiche di soluzioni derivanti dalle precedenti prescrizioni, dare evidenza delle modalità di impiego dello smarino in conformità alle Normative vigenti e agli strumenti di pianificazione, in particolare per quel che riguarda il riutilizzo dei materiali estratti.



58. Tutte le movimentazioni di terra dovranno essere eseguite sotto l'Alta Sorveglianza della Soprintendenza competente che potrà disporre ogni tipo di iniziativa per la salvaguardia e tutela dei beni archeologici che eventualmente venissero alla luce.
59. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle zone di maggiore criticità archeologica in provincia di Catania elencate di seguito:

Carreggiata Catania-Ragusa

Comune di Vizzini

Tratta 851-846: approssimativamente dal km. 42,500 al km. 42,250: sbancamento;

Tratta 841-835: dal km. 42,046 al km. 41,756: Viadotto (V18) e sottopassaggio n. 9 (km 41,717);

Tratta 832-819: approssimativamente dal km. 41,750 al km. 40,900: sbancamento;

Tratta 814: approssimativamente al km. 40,650: sbancamento;

Tratta 813-810: approssimativamente dal km. 40,600 al km. 40,450: sbancamento;

Tratta 810: Km. 40,463: Tombino;

Tratta 804-791: dal km. 40,159 al km. 39,551: Galleria (G 18);

Tratta 786-780: approssimativamente dal km. 39,250 al km 38,950: sbancamento e sottopassaggio n. 8 (km 38,990);

Tratta 765-755: dal km. 38,185 al km. 37,845: Galleria (G17);

Tratta 732-725: approssimativamente dal km. 36,550 al km. 36,200: Svincolo per Vizzini (n. 7);

Tratta 722-718: approssimativamente dal km. 36,500 al km. 35,850: sbancamento;

Tratta 710-707: approssimativamente dal km. 35,450 al km. 35,300: sbancamento;

Tratta 704: Km. 35,180: Tombino 18;

Tratta 702-691: dal km. 35,021 al km. 34,575: Galleria(G);

Tratta 687-683: dal km. 34,322 al km. 34,152: Viadotto (16);

Tratta 683-682: dal km. 34,134: sottopassaggio n. 7;

Tratta 681-677: approssimativamente dal km. 34,000 al km. 33,800: sbancamento;

Tratta 677-669: dal km. 33,830 al km. 33,450: Viadotto (V15);

Tratta 665-657: approssimativamente dal km. 33,200 al km. 32,800: sbancamento e Galleria artificiale (G 15);

Tratta 653-647: approssimativamente dal km. 32,600 al km. 32,300: sbancamento e Galleria artificiale (G 14);

Tratta 649: Km. 32,440: Tombino 17;

Tratta 646-637: dal km. 32,253 al km. 31,878: Galleria(G 13);

Tratta 636-634: approssimativamente dal km. 31,750 al km. 31,650: sbancamento;

Tratta 634-618a: dal km. 31,670 al km. 30,870: Viadotto (V14);

Comune di Licodia Eubea

Tratta 618a-613: approssimativamente dal km. 30,880 al km. 30,600: sbancamento;

Tratta 609a-606a: dal km. 30,486 al km. 30,276: Viadotto (V13);

Tratta 605-601: approssimativamente dal km. 30,200 al km. 30,000: Svincolo n. 6 Grammichele;

Tratta 594: km. 29,650: sbancamento;

Tratta 594-585: dal km. 29,537 al km. 29,285: Galleria (G12);

Tratta 585-583: dal km. 29,192 al km. 29,152: Viadotto (V2);

Tratta 582-574a: dal km. 29,023 al km. 28,694: Galleria (G11);

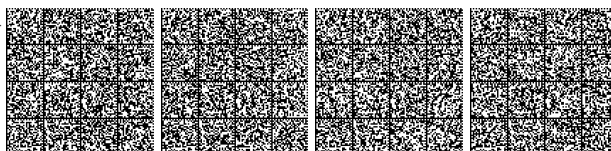


Tratta 574-570a. dal km. 28,637 al km. 28,517: Viadotto (V11);
Tratta 569-563: dal km. 29,023 al km. 28,694: sbancamento e Galleria (G 10);
Tratta 557-556: approssimativamente dal km. 27,800 al km. 27,750: sbancamento;
Tratta 555-552: approssimativamente dal km. 27,700 al km. 27,550: sbancamento;
Tratta 552-544: approssimativamente dal km. 27,550 al km. 27,150: sbancamento;
Tratta 542a-532a: dal km. 27,058 al km. 26,558: Viadotto (V10);
Tratta 530-519: dal km. 26,334 al km. 25,910: Galleria (G9);
Tratta 519-513: approssimativamente dal km. 25,900 al km. 25,600: sbancamento;
Tratta 515: Km. 25,695: Tombino 16;
Tratta 513: Km. 25,590: Tombino 15;
Tratta 510-505: approssimativamente dal km. 25,450 al km. 25,200: sbancamento;
Tratta 505-498a: dal km. 25,174 al km. 24,914: Viadotto (V9);
Tratta 496: Km. 24,744: Tombino;
Tratta 491a-483: dal km. 24,519 al km. 24,139: Viadotto (V8);
Tratta 483-471: dal km. 24,024 al km. 23,540: Galleria (G8);
Tratta 471: Km. 23,521: Tombino;
Tratta 466: Km. 23,260: Tombino 14;
Tratta 465: Km. 23,208: Tombino;
Tratta 465-464: approssimativamente dal km. 23,200 al km. 23,150: sbancamento;
Tratta 463-460: approssimativamente dal km. 23,100 al km. 22,950: sbancamento;
Tratta 459: Km. 22,914: Tombino;
Tratta 459-455: approssimativamente dal km. 22,900 al km. 22,700: sbancamento;
Tratta 442-435: approssimativamente dal km. 22,050 al km. 21,700: sbancamento;
Tratta 442: Km. 22,045: Tombino 13;
Tratta 435: Km. 21,710: Tombino 12;
Tratta 432-428: approssimativamente dal km. 21,550 al km. 21,350: Svincolo n. 5 Licodia Eubea;
Tratta 425: Km. 21,210: Tombino;
Tratta 416a-412a: dal km. 20,750 al km. 20,550: Viadotto (V7);
Tratta 412-405: approssimativamente dal km. 20,550 al km. 20,200: sbancamento;
Tratta 411: Km. 20,480: Tombino;
Tratta 405: Km. 20,217: Tombino;
Tratta 388-375: dal km. 19,253 al km. 18,778: Galleria (G6);
Tratta 373: Km. 18,560: Tombino 11.

Carreggiata Ragusa-Catania

Comune di Vizzini

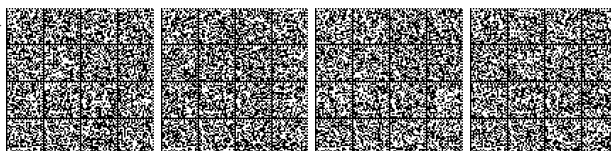
Tratta 851-846: approssimativamente dal km. 42,500 al km. 42,250: sbancamento;
Tratta 841-835: dal km. 42,006 al km. 41,756: Viadotto (V18) e sottopassaggio n. o, (km. 41,711);
Tratta 832-819: approssimativamente dal km. 41,750 al km. 40,900: sbancamento;
Tratta 814: approssimativamente al km. 40,650: sbancamento;
Tratta 813-810: approssimativamente dal km. 40,600 al km. 40,450: sbancamento;
Tratta 810: Km. 40,463: Tombino;



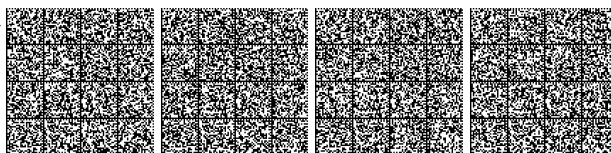
Tratta 808-805: dal km. 40,332 al km. 40,21: Viadotto (V17);
Tratta 804-791: dal Km. 40,100 al km. 39,563: Galleria (G18);
Tratta 786-780: approssimativamente dal km. 39,250 al km. 38,950 sbancamento e sottopassaggio n. 8 (km. 38,975);
Tratta 765-755: dal km. 38,107 al km 37,826: Galleria (G17);
Tratta 732-725: approssimativamente dal km. 36,550 al km. 36,200: Svincolo per Vizzini (n. 7);
Tratta 722-718: approssimativamente dal km. 36,500 al km. 35,850: sbancamento;
Tratta 710-707: approssimativamente dal km. 35,450 al km 35,300: sbancamento;
Tratta 704: Km. 35,150: Tombino 18;
Tratta 702-691: dal km. 34,979 al km. 34,575: Galleria (G16);
Tratta 687-683: dal km. 34,287 al km. 34,117: Viadotto (V16);
Tratta 683-682: dal km. 34,134: sottopassaggio n. 7;
Tratta 681-677: approssimativamente dal km. 34,000 al km. 33,800: sbancamento;
Tratta 677-669: dal km. 33,800 al km. 33,420: Viadotto (V15);
Tratta 665-657: approssimativamente dal km. 33,200 al km. 32,800: sbancamento
Tratta 653-647: approssimativamente dal km. 32,600 al km. 32,300: sbancamento
Tratta 649: Km. 32,410: Tombino 17
Tratta 646-637: dal km. 32,191 al km 31,847: Galleria (G13);
Tratta 636-634: approssimativamente dal km. 31,750 al km. 31,650: sbancamento;
Tratta 634-618a: dal km. 31,620 al km. 30,880: Viadotto (V14);

Comune di Licodia Eubea

Tratta 618a-613: approssimativamente dal km. 30,880 al km. 30,600: sbancamento;
Tratta 609a-606a: dal km. 30,449 al km. 30,279: Viadotto (V13);
Tratta 605-601: approssimativamente dal km. 30,200 al km. 30,000: Svincolo n. 6 Grammichele;
Tratta 594: km. 29,650: sbancamento;
Tratta 594-585: dal km. 29,537 al km. 29,318. Galleria (G 12);
Tratta 585-583: dal km. 29,207 al km 29,117: Viadotto (V12);
Tratta 582-574a: dal km. 29,564 al km. 28,685: Galleria (G11);
Tratta 574-570a: dal km. 28,663 al km 28,463: Viadotto (V11);
Tratta 569-563: dal km. 28,400 al km. 28,267: sbancamento e Galleria artificiale (G10);
Tratta 557-556: approssimativamente dal km 27,800 al km. 27,750: sbancamento;
Tratta 555-552: approssimativamente dal km 27,700 al km. 27,550: sbancamento;
Tratta 552-544: approssimativamente dal km. 27,550 al km. 27,150: sbancamento;
Tratta 542a-532a: dal km. 27,070 al km. 26,570: Viadotto (V10);
Tratta 530-519: dal km. 26,360 al km. 25,996: Galleria (G9);
Tratta 519-513: approssimativamente dal km. 25,900 al km. 25,600: sbancamento;
Tratta 515: Km. 25,680: Tombino 16;
Tratta 513: Km. 25,590: Tombino 15;
Tratta 510-505: approssimativamente dal km. 25,450 al km. 25,200: sbancamento;
Tratta 505-498a: dal km. 25,204 al km. 24,884: Viadotto (V9);
Tratta 496: Km. 24,744: Tombino;
Tratta 491a-483: dal km. 24,517 al km. 24,137: Viadotto (V8);



- Tratta 483-471: dal km. 24,000 al km. 23,564: Galleria (G8);
Tratta 471: km. 23,521: Tombino;
Tratta 466: km. 23,250: Tombino 14;
Tratta 465: km. 23,208: Tombino;
Tratta 465-464: approssimativamente dal km. 23,200 al km. 23,150: sbancamento;
Tratta 463-460: approssimativamente dal km. 23,100 al km. 22,950: sbancamento;
Tratta 459: km. 22,914: Tombino;
Tratta 459-455: approssimativamente dal km. 22,900 al km. 22,700: sbancamento;
Tratta 442-435: approssimativamente dal km. 22,050 al km. 21,700: sbancamento;
Tratta 442: km. 22,040: Tombino 13;
Tratta 435: km. 21,700: Tombino 12;
Tratta 432-428: approssimativamente dal km. 21,550 al km. 21,350: Svincolo n. 5 Licodia Eubea;
Tratta 425: km. 21,210: Tombino;
Tratta 416° - 412a: dal km. 20,765 al km. 20,565: Viadotto (V7);
Tratta 412-405: approssimativamente dal km. 20,550 al km. 20,200: sbancamento;
Tratta 411: km. 20,480: Tombino; Tratta 405: km. 20,217: Tombino;
Tratta 404-391: dal km. 20,150 al km. 19,600: Galleria artificiale (G7);
Tratta 388-375: dal km. 19,263 al km. 18,792: Galleria (G6);
Tratta 373: km. 18,590: Tombino 11.
60. In località Castiglione. svincolo n. 1, SS115 - progressiva nn. 21-31, il tracciato non dovrà prevaricare ulteriormente ad ovest l'attuale percorso al fine di evitare ogni interferenza con l'area delle necropoli greco-arcaiche (VI sec. A.C.) di Castiglione, prevedendo in ogni caso uno scavo archeologico preventivo nell'area che coincide con la zona tutelata;
61. Preliminarmente alla elaborazione del progetto definitivo dovranno essere effettuate le indagini archeologiche nei tre siti di interesse archeologico "Margi", "Tenutella -Ranne" e "C. da Carrubbazza - Bottigliere - Riceputo" concordate con il Servizio Archeologico di Lentini ed Aree Archeologiche di Leontinoi e Megera;
62. Le attività di scavo dovranno avvenire, a mano, sotto stretta e diretta sorveglianza del personale della Soprintendenza competente, a carico del proponente, prevedendo la presenza sul cantiere di uno o più archeologi ed effettuate da ditta specializzata ed autorizzata ad effettuare scavi archeologici;
63. Dovranno essere presi i contatti con le Soprintendenze competenti con congruo anticipo rispetto alla data di inizio lavori al fine di predisporre tempi e modalità degli accertamenti il cui esito potrà condizionare le previsioni progettuali;
64. Le essenze arboree esistenti ricadenti lungo il tracciato verranno impiegate negli stessi luoghi, utilizzate negli svincoli o per le aree di sosta; pertanto dovranno essere spiantate, imballate, trasportate e reimpiantate, le eventuali eccedenze ricollocate su un'area di proprietà del Demanio Regionale;
65. Si dovrà porre la massima cura nelle predette operazioni sia per quanto riguarda i tempi dell'espianto, che dovranno essere esclusivamente limitati ai mesi di novembre, dicembre gennaio e febbraio, che alle necessarie cure colturali con opportuni accorgimenti affinché tutte le piante non risentano dei traumi del trasferimento e possano attecchire con successo nel sito prescelto, restando confermato che le fallanze dovranno essere reintegrate con essenze della medesima specie ed età; in ogni caso le operazioni di espianto e reimpianto dovranno essere condotte sotto l'alta sorveglianza e alla presenza di un tecnico della Soprintendenza;



66. Dovrà essere previsto il recupero delle acque piovane, previo trattamento e filtrazione anche attraverso la creazione di stagni o laghetti di tipo naturalistico;
67. Ove possibile con il rispetto dei valori prescritti, andranno limitate le barriere fonoassorbenti a favore di barriere vegetali;
68. Dovranno essere recuperati i tratti stradali dismessi, soprattutto in corrispondenza delle curve rese più ampie e scorrevoli, attraverso processi di rinverdimento ovvero di riutilizzo per il transito locale; in quest'ipotesi i tracciati dismessi dovranno avere una loro razionale connessione alla viabilità esistente o di progetto. Diversamente dovrà esserne prevista la riduzione in pristino;
69. L'assetto vegetazionale per la scelta delle specie piantumate e per l'intensità e modalità di piantumazione non si dovrà comunque connotare quale semplice 'bordura' ma dovrà essere progettata in maniera da creare dissolvenze e continuità con macchie o zone caratterizzate da presenze intensive di tipo vegetazionale, evitando in tal modo di enfatizzare l'effetto intrusivo delle opere;
70. A fine lavori dovranno essere recuperate tutte aree e i percorsi di cantiere, che comunque dovranno impegnare il territorio in misura più ridotta possibile, prevedendo nella fase di progettazione definitiva se tale recupero consisterà nel ripristino dei luoghi o nella creazione di altri valori paesaggistici, come potrebbe avvenire nel recepimento della prescrizione n. 65 del presente elenco;
71. Dovrà essere prestata particolare attenzione nella realizzazione di tutte le opere di ingegneria pervenendo ad una progettazione di qualità architettonica;
72. Dovranno essere redatti, unitamente al progetto definitivo, appositi elaborati grafici e descrittivi relativi agli interventi di mitigazione e di compensazione paesaggistica, da realizzare lungo il tracciato; finalizzati all'ottimizzazione dell'inserimento paesaggistico dell'opera, in relazione alle valenze naturalistiche dei siti attraversati, adottando i criteri progettuali espressi nelle prescrizioni di cui sopra.

PARTE II RACCOMANDAZIONI

- a. Preferire per i tratti in trincea una soluzione che preveda l'inserimento tra i massi di sacche di terreno vegetale che ospitino idonea alberatura di alto fusto di tipo storicizzato o comunque ormai metabolizzato all'interno del paesaggio in modo da ricercare gli effetti di un paesaggio che controbilanci con saldo ambientale positivo l'intervento antropico.
- b. Dovrà essere minimizzato l'impatto delle opere di attraversamento fluviale, attraverso l'adozione di tutte le strategie che ne riducano gli ingombri e ne mimetizzino la presenza, attraverso, per esempio, la profilatura della livelletta con andamento a "corda molle", evitando la realizzazione di piloni all'interno dell'alveo, prevedendo colorazioni e forme architettoniche che contribuiscano ad inserire meglio l'opera nel contesto paesaggistico tutelato, in particolare nel tratto di attraversamento della valle del Fiume San Leonardo.

10A09585

