



Comune di Canicattì
Provincia di Agrigento

PROGETTO: Lavori per la realizzazione di un percorso turistico e riqualificazione urbana nella zona tra le vie Carini e a monte della via Lepanto.

CITTA' DI CANICATTI'
UFFICIO TECNICO

Parere Tecnico n° 04 del 2018

Visto si esprime parere favorevole all'approvazione del PROGETTO ai sensi dell'art. 5 della L.R. 12/07/2001 n. 12 e dell'art. 24 della L.R. n. 8 del 2016 di recepimento del D. L.vo 18/04/2016 n. 50 e successive modificazioni ed integrazioni per l'importo complessivo di 402531,94 Canicattì li 28/01/18

U.R.U.P.
Geom. Giovanni Faldetta

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali - Identità Siciliana
Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali

Visto con provvedimento alla nota Prot. N° 9542
del **10 OTT. 2018**

Agrigento, li Il Dirigente della S10.4
Antonio Fera

Il Tecnico:

Ingegnere **FRAGAPANE Salvatore, Ph.D**

Via Papa Giovanni XXIII,11
90010 Campofelice di Roccella (PA)
Cell. 3207645863
Email. ing.fragapane@alice.it



Il Commitente:

Comune di Canicattì - Ufficio Direzione3
Via Cesare Battisti,5
92024 Canicattì (AG)

Livelli di progetto <input type="checkbox"/> Preliminare <input checked="" type="checkbox"/> Definitivo <input type="checkbox"/> Esecutivo		Tavola <p align="center">03</p>	<p align="center">Studio di Prefattibilità Ambientale</p>		
		Revisione 00			
Data Febbraio 2018	Scala	CIG: Z911E3C2DF			

Sommario

1. Descrizione degli interventi	1
2. Verifica di compatibilità con i piani paesaggistici, territoriali e urbanistici	3
3. Effetti derivanti dalla realizzazione dell'intervento e del suo esercizio	4
4. Misure di compensazione ed eventuali interventi di ripristino	6
5. Indicazione delle norme di tutela ambientale	6
6. Conclusioni.....	7

1. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

La seguente relazione di "Studio di Prefattibilità Ambientale e Paesaggistica", ai sensi dell'art. 20 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture), redatta a supporto dello studio preliminare per la realizzazione dei lavori di "**La realizzazione di un percorso turistico e riqualificazione urbana nella zona tra le vie Carini e a monte della via Lepanto**", contiene tutti gli elementi necessari ad una verifica preliminare della compatibilità paesaggistica ed ambientale dell'intervento.

Le strade oggetto dei lavori di riqualificazione sono situati nel Comune di Canicattì, e ricado in zona omogenea "A" (Cantro Storico) dell'adottato Piano Regolatore Generale (Coordinato con le modifiche operate con la delibera di C.C. n 6 del 12 febbraio 2008 e n.13 del 18 marzo 2008).

Il Comune di Canicattì, attualmente è dotato di un Piano Paesaggistico d'Ambito 2,3,5,6,10,11 e 15 della Provincia di Agrigento), pertanto ai fini della valutazione della compatibilità paesaggistica delle opere in progetto, si farà riferimento a quanto riportato nelle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico della Provincia di Agrigento approvato con Decreto Attuativo n.07 del 29.07.2013.

Il paesaggio rappresenta il risultato della somma dei processi geologici, fisici, biologici e soprattutto antropici che concorrono a definire i tratti fisionomici. Diventa, pertanto, fondamentale la visione di insieme e l'approfondimento delle situazioni locali di interesse.

Una giusta analisi del paesaggio, va effettuata seguendo una scomposizione in unità tipologiche che possano rilevare i caratteri compositivi, comportamentali e vocazionali.

A tal proposito, il D.P.C.M. del 12/12/2005, fornisce delle informazioni dettagliate sulle metodologie di studio del paesaggio nella sua fase elementare, come una veduta panoramica che riprende l'immagine percepita dall'uomo di un tratto della superficie terrestre che può essere abbracciata con lo sguardo da un determinato punto di vista.

Per quanto riguarda l'analisi del paesaggio in senso geologico, va eseguita usando due chiavi di lettura: le unità geomorfologiche fondamentali e i processi geomorfologici, che danno luogo alle forme terrestri o morfotipi.

Le unità geomorfologiche fondamentali, raggruppano le formazioni geologiche che tendono a dare luogo alle stesse forme del terreno, quindi ai paesaggi geologici simili che reagiscono in maniera identica alle sollecitazioni antropiche. In questo quadro, i morfotipi, costituiscono le emergenze paesistiche, sono influenzati dall'azione dei processi esogeni ed endogeni, fra cui quelli antropici, (funzione dell'uomo come agente geologico), e possono rappresentare gli indicatori dello stato del paesaggio.

Per quanto riguarda l'analisi delle unità, vanno presi in considerazione alcuni fattori: versanti, vegetazione, significato visivo, deflussi, subsidenza, erosione potenziale, bacini embriferi, geologia,

caratteri naturali, fauna e flora e caratteri antropici esistenti.

Il vantaggio nell'utilizzo di questi indicatori, nella visione e classificazione di un paesaggio, è nel fatto che possono essere valutati in termini quantitativi per l'influenza esercitata sulla pianificazione territoriale.

A tal proposito, nelle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale ed in quelle dell'Ambito 10 della Provincia di Agrigento, sono state stilate delle carte tematiche del territorio siciliano, cercando proprio di mettere in evidenza tale particolare condizione paesistica.

La morfologia generale del comprensorio è caratterizzata da tre grandi fasce morfologiche ad andamento pressappoco Est-Ovest che sono il riflesso della costituzione geologica del territorio della Provincia di Agrigento ricadente negli ambiti 5-6-10.

La terza **fascia collinare-costiera**, comprende l'area orientale della provincia che si estende procedendo da Nord verso Sud, dalla zona in corrispondenza del versante Sud del Platani fino alla fascia costiera che da Montallegro arriva a Palma di Montechiaro. Si distribuisce dalle quote collinari di 500-600 m s.l.m. in corrispondenza dei territori di Canicattì, Racalmuto, Grotte fino ad arrivare alla costa.

Dal punto di vista geomorfologico,

La Regione Siciliana possiede una geometria naturale nella sua configurazione geografico fisica per la stessa forma triangolare che le assegnò il mitico nome di Trinacria, L'Ambito

10 rappresenta in questo sistema la linea centrale della costa meridionale e le sue penetrazioni interne che si spingono sin verso i territori del territorio della Provincia di Palermo. Esso viene considerato un unico ambito dalle «Linee guida del Piano territoriale paesistico regionale» perché raccoglie «l'area delle colline della Sicilia centro-meridionale» prevalentemente segnata da rilievi gessoso solfiferi. In verità possono essere individuati per lo meno quattro sub-ambiti che compongono la realtà territoriale di questa area.

Partendo da Nord-Est una prima grande area può essere considerata il territorio dei Comuni del comprensorio che comprende Sciacca, Caltabellotta, Burgio, Canicattì ed altri Comuni. Il paesaggio è fortemente connotato nella parte costiera da un sistema collinare segnato da fenomeni naturali di origine endogeno che danno luogo anche a benefici termali. L'interno si arricchisce di paesaggi di particolare natura perché connotati da rilievi calcareniti che in alcuni casi fanno da sfondo di importanti insediamenti di origine medievale.

Una seconda area è connotata dal sistema della grande valle del Platani e da un paesaggio dove l'inseguirsi di scenari collinari è ulteriormente arricchito da profonde incisioni vallive. Vi prevale l'insediamento dei centri di fondazione di origine sei settecentesca.

Un terza area occupa il sistema centrale della Provincia e rappresenta la realtà più propriamente delle colline gessoso solfifere. È il territorio delle ex miniere di zolfo che comprende anche la mirabile area di Agrigento con la sua Valle dei Templi. Vi sono sia centri di origine medievale che di più recente fondazione.

Una quarta area è data dalla realtà più interna di Monti della Quisquina, dove il paesaggio si fa intenso con cime che raggiungono la dignità del paesaggio montano. Le aree boscate sono più ampie

e costituiscono una riserva naturale di particolare interesse ambientale. L'insediamento umano è di differenti origini anche se persino i centri dello jus populandi appartengono alle prime azioni della seconda metà del cinquecento.

AREA TERRITORIALE DEL BACINO IDROGRAFICO DEL FIUME NARO (068)

Il Fiume Naro nasce in corrispondenza dell'area occupata in parte dal centro abitato di Canicattì, nel settore nord-orientale del bacino, si snoda lungo un percorso lungo circa 31 km sfociando nel Mar Mediterraneo in località Cannatello, nel territorio comunale di Agrigento

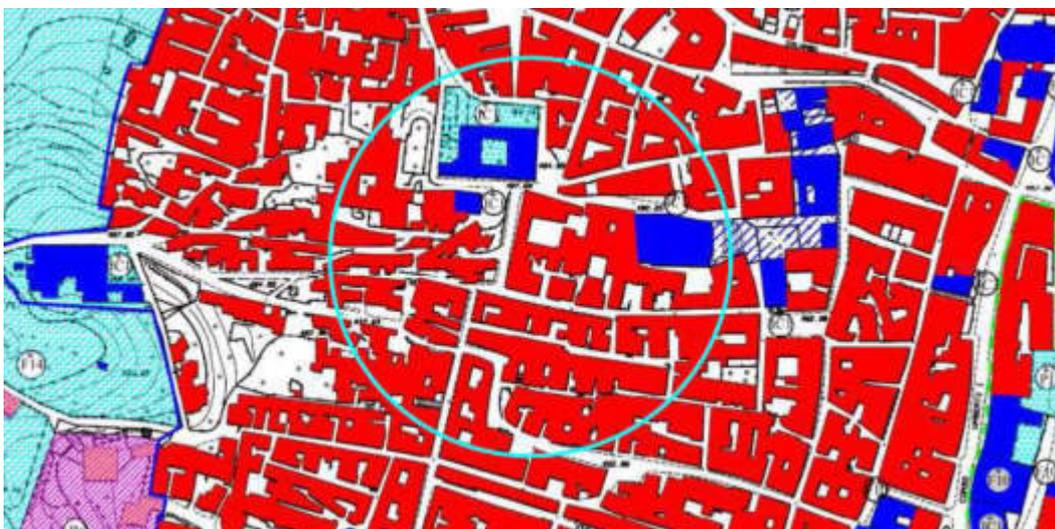
Il reticolo idrografico presenta un pattern prevalente di tipo dendritico, con le maggiori diramazioni sviluppate in corrispondenza degli affioramenti plastici (argille e marne).

L'area del Bacino del Fiume Naro è principalmente caratterizzata da affioramenti terrigeni di tipo argilloso e arenitico e dai termini lapidei della Serie Evaporitica (Calcari e Gessi) che naturalmente condizionano l'assetto morfologico locale.

Il contesto, infatti, è esclusivamente di tipo collinare, con rilievi che non superano i 650 m s.l.m, generalmente a forma allungata o a cozzi isolati; le porzioni argillose invece costituiscono basse colline a cime arrotondate e risultano maggiormente solcate dalla rete idrografica con linee di impluvio distribuite secondo un pattern prevalentemente dendritico. La zona prossima alla foce presenta una morfologia sub-pianeggiante in cui il corso d'acqua principale assume un andamento blandamente meandriforme, con una maggiore attività deposizionale che comporta l'accumulo di depositi alluvionali prevalentemente limo-argillosi con sabbie, ciottoli e blocchi.

2. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON I PIANI PAESAGGISTICI, TERRITORIALI E URBANISTICI

Dal punto di vista urbanistico, le strade oggetto di intervento di riqualificazione ricadono all'interno del sistema insediativo definito nel PRG del Comune di Canicattì, ed in particolare "in contesto urbano" in zona A centro storico di grande interesse definito dal Piano Regolatore Generale).



Gli interventi di riqualificazione previsti nel presente progetto non comporteranno una variazione degli aspetti paesaggistici pertanto sono compatibili con le previsioni del PRG.

Dalla consultazione del Sistema Informativo Territoriale Regionale della Regione Sicilia, non si evince la presenza di alcun vincolo di natura normativa ed ambientale.

Ad oggi risulta vigente il Piano Paesaggistico d'Ambito all'interno del quale ricade il territorio del Comune di Canicattì. Con riferimento alle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico della Provincia di Agrigento approvato con D.A. del 29 luglio 2013 su parere favorevole reso dal Comitato Tecnico Scientifico nella seduta del 13 maggio 2013, si rileva che il territorio comunale di Canicattì ricade all'interno dell'Ambito 10. Tra i beni culturali identificati nelle citate Linee Guida non rientra la zona oggetto dell'intervento e non ricade in area di interesse archeologico.

Gli interventi, dunque, non interferiscono con il P.T.P.R. della Regione Sicilia e della provincia di Agrigento Ambito 10.

L'area, rientra nella piena disponibilità del Comune di Canicattì.

Il successivo livello di progettazione esecutiva dovrà tenere conto di ciò.

3. EFFETTI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E DEL SUO ESERCIZIO

L'incidenza che l'intervento avrà sulle componenti ambientali può essere valutata con riferimento alla fase di cantiere ed alla successiva fase di esercizio; la prima è transitoria e durerà il tempo necessario alla realizzazione dei lavori, la seconda invece è permanente e va quindi valutata con maggiore approfondimento.

Le azioni e i fattori di pressione che il progetto comporta sono i seguenti:

a) azioni: -realizzazione del cantiere edilizio;

b) fattori di pressione:

-aumento della pressione antropica;

-aumento del traffico.

Nel seguito vengono analizzati gli effetti che le azioni e i fattori di pressione possono determinare sulle componenti ambientali.

La fase di cantiere che interessa il Progetto durerà per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori.

Al fine di identificare gli impatti sull'ambiente sono state individuate le principali attività che verranno svolte durante la fase di cantiere:

Rete viaria.

- demolizione pavimentazione esistente, trasporto materie di risulta nelle discariche autorizzate;

- rifacimento massetto in conglomerato cementizio e successiva pavimentazione in bolognini stradali in pietra lavica;

- realizzazione di cunetta con elementi di cunetta concava in bolognino e mattoni di cotto;

Arredo urbano

- realizzazione di arredo urbano con panchine, cestini, verde stradale ed illuminazione pubblica.

Il giudizio per le attività con potenziale impatto sull'ambiente è stato espresso verificando se ad esse sono associati miglioramenti delle condizioni ambientali o se, invece, il loro manifestarsi

comporta un decadimento delle condizioni ambientali.

Durante la fase di cantiere verranno prodotti rifiuti costituiti dagli inerti provenienti dalle demolizioni e dalla scomposizione degli impianti, che saranno tuttavia opportunamente smaltiti.

Non si rilevano impatti a carico della componente ambientale acqua, in quanto non vi saranno sversamenti durante la fase di cantiere.

Per quanto riguarda il comparto aria, si può ritenere che le fasi di demolizione e realizzazione hanno un minimo impatto in termini di produzione di polveri, che comunque risulta reversibile nei tempi di conclusione del cantiere.

Gli eventuali effetti sulla flora, sulla fauna e sulla biodiversità imputabili a questa fase, non sono riscontrabili, saranno solo sostituiti gli alberi presenti nella piazzetta della Via Macaluso, quelli esistenti verranno ripiantati in altro luogo.

Per quanto riguarda la componente paesaggio, le principali attività di cantiere generano, come impatto, un'intrusione visiva a carattere temporaneo, dovuta alla presenza di ponteggi, cumuli di terre e materiali da costruzione. Al fine di attenuare le compromissioni della qualità paesaggistica legate alle attività di cantiere, saranno adottate le più idonee tecnologie e modalità operative per contenere la produzione di materiale di rifiuto, limitare la produzione di rumori e polveri dovuti alle lavorazioni direttamente ed indirettamente collegate all'attività del cantiere, fattori che comunque si configurano come reversibili e contingenti alle fasi di lavorazione.

Il presente progetto, in linea con le più moderne ed avanzate direttive in materia di salvaguardia del contesto paesaggistico, segue una filosofia di minimizzazione dell'impatto ambientale, difatti tutte le opere previste saranno, una volta ultimate, completamente integrate e perfettamente inserite nel territorio ospitante.

Di conseguenza, si ritiene che non si determineranno limitazioni alle visuali che a tutt'oggi si godono nelle zone limitrofe l'area di intervento, altresì, non si avranno effetti negativi sul suolo, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione tra detti fattori.

Pertanto, l'analisi svolta nella redazione dello Studio di Prefattibilità Ambientale ha mostrato l'assenza di impatti significativi sull'ambiente derivanti dalla sistemazione dell'area.

In fase di costruzione, i tipici impatti legati all'impianto del cantiere per la realizzazione di questo tipo di opere, sono così definibili:

- Individuazione delle aree per la discarica dei rifiuti inerti
- Ostruzione di viabilità di cantiere;
- Impatto sul traffico locale dei mezzi da cantiere;
- Rumori generati dalle macchine operatrici di cantiere;
- Polveri generate dalla demolizione e dall'escavazione, trasporto e discarica di inerti.

Di questa serie di fattori di impatto, si può concludere per la loro rilevanza, soprattutto per quel che riguarda la viabilità, dato che si tratta di una via abbastanza trafficata e bisogna prevedere un adeguato piano di viabilità alternativa per non arrecare particolari disagi agli abitanti ed agli utilizzatori. Per minimizzare la polveri si procederà ad adottare opportuni sistemi di abbattimento.

Il territorio è dotato sia di discariche che di cave, regolarmente autorizzate e facilmente accessibili.

Per quanto riguarda il fattore rumore, considerando che i mezzi d'opera da impiegare saranno di tipo tradizionale e che non è previsto l'uso di esplosivi, si potrà riscontrare un incremento temporaneo della rumorosità ambientale della zona urbanizzata. I soggetti maggiormente esposti saranno gli operai ed i tecnici coinvolti nella realizzazione dei lavori, oltre che i fruitori quale la comunità che potranno fruire dell'immobile durante l'esecuzione dei lavori con delle limitazioni soprattutto degli spazi esterni, si auspica, potranno essere effettuati nel minor tempo possibile. Nelle successive fasi di progettazione, dunque, dovranno essere individuati tutti gli accorgimenti

necessari a limitare tale impatto. In ogni caso, tale impatto esso all'ultimazione degli interventi. Per quanto riguarda l'insorgenza di eventuali impatti generati dai mezzi di cantiere sul traffico locale, si può prevedere un impatto legato all'approvvigionamento di materiali che avverrà all'interno del tessuto viario urbano, presumibilmente lungo la via Lepanto e Trapani (che, ai sensi del PRG, è individuata come "asse d'interesse pubblico"). In questa fase di progettazione, considerando che non si prevede l'impiego di mezzi di cantiere di elevate dimensioni, la realizzazione dei lavori non appare provocare un aumento consistente del traffico cittadino; nelle fasi di progettazione successive, tale tematica dovrà comunque essere approfondita.

L'insieme di queste considerazioni consente di valutare come lievi, temporanei e non definitivi gli impatti sul traffico generati dai mezzi di cantiere, mentre consente di dichiarare nulli gli impatti generati dalla apertura di nuova viabilità di cantiere o di cave di prestito, in quanto questi due fattori saranno inesistenti.

Per quanto riguarda gli impatti indotti dalla realizzazione degli interventi in progetto, è possibile escludere che le opere di riqualificazione possano avere un effetto negativo sul paesaggio, sulle popolazioni, sulle attività economiche, suolo e sottosuolo, flora e fauna, emissioni rumorose ed odori.

Al contrario, le opere avranno un impatto positivo, grazie alla messa in sicurezza delle parti deteriorate delle strade e ai lavori qualitativi e migliorativi della viabilità in termini strutturali ed estetici, di cui ne fruirà la popolazione.

Si avrà inoltre un impatto positivo sulle popolazioni e sulle attività economiche, stante il fatto che la realizzazione del progetto induce come effetto positivo, sia durante la realizzazione che durante la messa in esercizio, quello di dare occupazione a manodopera qualificata. Sinteticamente si può considerare che tutte le opere previste in progetto non inducono impatti gravi e permanenti sul contesto biotico e abiotico e sul contesto paesaggistico, trattandosi per tutti i casi di impatti lievi e non permanenti (legati esclusivamente all'approvvigionamento di materiali e componentistiche) e quindi tali da non costituire in alcun modo una turbativa degli equilibri naturali e antropici presenti nel contesto.

4. MISURE DI COMPENSAZIONE ED EVENTUALI INTERVENTI DI RIPRISTINO

Come già discusso, gli interventi riguardano la realizzazione di un percorso turistico e riqualificazione urbana nella zona tra le vie Carini e a monte della via Lepanto.

Non si prevede la necessità di definire misure di compensazione, né alcun intervento di ripristino.

Per quanto riguarda la mitigazione degli interventi, avendo riconosciuto come meritevole di approfondimento il tema delle emissioni rumorose (soprattutto in virtù dell'esigenza di mantenere in esercizio l'edificio), sarà auspicabile l'impiego di macchine e tecnologie di tipo "soft" come macchine operatrici opportunamente silenziate, pannelli fonoassorbenti o barriere anti-rumore.

Non da ultimo è da ricordare che il beneficio economico derivante dalla realizzazione del progetto, inerente ai lavori di riqualificazione urbana ed efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione, inoltre comprende un elevato numero di addetti ai lavori può essere inteso anch'esso come un parametro di compensazione.

5. INDICAZIONE DELLE NORME DI TUTELA AMBIENTALE

Il presente studio di prefattibilità ambientale fa riferimento al Decreto Legislativo 3 Aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e s.m. e i..

In particolare, nelle successive fasi di progettazione, le caratteristiche del progetto devono essere prese in considerazione in rapporto ai seguenti elementi:

- dimensioni del progetto (superfici, volumi, potenzialità);
- utilizzazione delle risorse naturali;
- produzione di rifiuti;
- inquinamento e disturbi ambientali;
- rischio di incidenti;
- impatto sul patrimonio naturale e storico, tenuto conto della destinazione delle zone che possono essere danneggiate (in particolare zone turistiche, urbane o agricole).

La sensibilità ambientale delle zone geografiche che possono essere danneggiate dal progetto, deve essere presa in considerazione, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

1. la quantità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali delle zone;
2. la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone costiere;
 - b) zone montuose e forestali;
 - c) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitaria sono già superati;
 - d) zone a forte densità demografica;
 - e) paesaggi importanti dal punto di vista storico, culturale e archeologico;
 - f) aree demaniali dei fiumi, dei torrenti, dei laghi e delle acque pubbliche;
 - g) effetti dell'opera sulle limitrofe aree naturali protette.

6. CONCLUSIONI

Lo Studio di Prefattibilità Ambientale effettuato consente di trarre delle considerazioni finali.

Anche se nella fase di realizzazione dell'opera, si hanno degli impatti negativi, questi sono reversibili e termineranno alla fine del cantiere.

In fase di esercizio, non si prevede alcun impatto negativo dell'opera conclusa, bensì al contrario è da evidenziare un impatto positivo sulla comunità.

Gli interventi in progetto, trattandosi di manutenzione straordinaria di edifici esistenti, non sono soggetti alla procedura di valutazione di impatto ambientale.

Pertanto, per quanto esposto, le opere di cui al progetto, sono da ritenersi fattibili dal punto di vista ambientale.