

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



### U.O. AMBIENTE E ARCHEOLOGIA

### INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N.443/01

### PROGETTO PRELIMINARE NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA RADDOPPIO DELLA TRATTA BICOCCA - CATENANUOVA

### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SCALA:

---
-----

COMMESSA    LOTTO    FASE    ENTE    TIPO DOC.    OPERA / DISCIPLINA    PROGR.    REV.

RSJ1    01    R    22    RG    SA000P    001    A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	Emissione definitiva	M.Castellari	Marzo 2011	V.Morelli	Marzo 2011	A.Forcina	Marzo 2011	 A. Martino Direttore Archeologico ITALFERR S.p.A. Ufficio Archeologia Roma
		G.Matteucci		R.Sciacca				

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>4</b>
1.1	INTRODUZIONE.....	4
1.2	CONTESTO LEGISLATIVO.....	4
<b>2</b>	<b>APPROCCIO METODOLOGICO .....</b>	<b>6</b>
2.1	SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE .....	6
2.2	DOCUMENTI ALLEGATI .....	11
2.3	ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI .....	12
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>PIANIFICAZIONE DI SETTORE .....</b>	<b>14</b>
4.1	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO SOVRANAZIONALE.....	14
4.1.1	<i>Il Corridoio transeuropeo I.....</i>	<i>14</i>
4.1.2	<i>Libro Verde - TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti .....</i>	<i>21</i>
4.2	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE.....	23
4.2.1	<i>Programma delle Infrastrutture Strategiche di Interesse Nazionale .....</i>	<i>23</i>
4.2.2	<i>Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed i Programmi Operativi.....</i>	<i>23</i>
4.2.3	<i>Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti RFI.....</i>	<i>29</i>
4.2.3.1	Riferimenti normativi e programmatici .....	30
4.2.3.2	Criteri di valutazione degli interventi.....	30
4.2.3.3	Obiettivi e priorità.....	31
4.3	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO REGIONALE.....	32
4.3.1	<i>Il Piano Regionale dei Trasporti.....</i>	<i>32</i>
4.4	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ .....	36
<b>5</b>	<b>PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE .....</b>	<b>37</b>
5.1	CONTENUTI E INDICAZIONI.....	37
5.1.1	<i>Pianificazione Regionale .....</i>	<i>37</i>

5.1.2	<i>Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale</i> .....	37
5.1.2.1	<i>La pianificazione paesistica e territoriale d'ambito</i> .....	38
5.2	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ .....	45
<b>6</b>	<b>PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)</b> .....	<b>46</b>
6.1	CRITICITÀ GEOMORFOLOGICHE.....	46
6.2	CRITICITÀ IDRAULICHE .....	51
<b>7</b>	<b>AREE PROTETTE</b> .....	<b>55</b>
7.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	55
7.1.1	<i>Sistema delle aree naturali protette e della Rete Natura 2000</i> .....	56
<b>8</b>	<b>IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE</b> .....	<b>58</b>
8.1	VINCOLI EX D.LGS. 42/2004.....	58
<b>9</b>	<b>PIANIFICAZIONE PROVINCIALE</b> .....	<b>59</b>
9.1	PROVINCIA DI CATANIA .....	59
9.1.1	<i>"Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima"</i> .....	60
9.1.2	<i>Progetto Di Territorio Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica</i> .....	62
9.1.3	<i>Piano della Mobilità</i> .....	63
9.2	PROVINCIA DI ENNA .....	65
9.2.1	<i>Gli accordi di programma per lo sviluppo infrastrutturale</i> .....	65
9.2.2	<i>Il progetto definitivo del PTP</i> .....	66
9.3	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA .....	68
<b>10</b>	<b>PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A LIVELLO COMUNALE</b> .....	<b>69</b>
10.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	69
10.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI .....	69
10.3	COMUNE DI CATENANUOVA .....	70
10.3.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	70
10.3.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	71

10.4	COMUNE DI CASTEL DI IUDICA .....	71
10.4.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	71
10.4.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	72
10.5	COMUNE DI CENTURIPPE .....	72
10.5.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	72
10.5.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	72
10.6	COMUNE DI PATERNÒ.....	73
10.6.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	73
10.6.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	73
10.7	COMUNE DI BELLIPASSO .....	73
10.7.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	74
10.7.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	75
10.8	COMUNE DI MOTTA S. ANASTASIA.....	75
10.8.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	75
10.8.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	76
10.9	COMUNE DI MISTERBIANCO .....	76
10.9.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	77
10.9.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	77
10.10	COMUNE DI CATANIA .....	77
10.10.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i> .....	79
10.10.2	<i>Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa</i> .....	79
<b>11</b>	<b>CONCLUSIONI E VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ.....</b>	<b>80</b>
11.1	IMPATTO LEGISLATIVO .....	80
11.2	MODIFICA DELLO STATO INIZIALE .....	81
11.3	PERCEZIONE DEGLI STAKEHOLDER .....	81

## 1 PREMESSA

### 1.1 Introduzione

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha per oggetto il progetto del raddoppio della tratta ferroviaria che collega la stazione di Catenanuova a quella di Bicocca (Catania) nell'ambito del collegamento diretto previsto tra Palermo e Catania.

La rete siciliana, oggetto di interventi di sviluppo e potenziamento articolati lungo gli itinerari di collegamento con Palermo, da Messina e Catania costituisce il ramo terminale dell'Asse ferroviario internazionale nr.1 che partendo da Berlino, attraversa l'Italia fino a Palermo (Corridoio transeuropeo I) individuato nell'ambito della programmazione dei trasporti tra i paesi dell'Unione Europea.

### 1.2 Contesto legislativo

Il presente Studio è stato redatto ai fini della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. La principale normativa di riferimento è costituita dal D.Lgs. 152/2006, "Testo Unico in materia di ambiente" Sezione II, parte seconda, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377".

Lo Studio di Impatto Ambientale, contiene:

1. gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
2. la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;
3. la descrizione del progetto, comprendente le caratteristiche fisiche di insieme dell'opera e delle esigenze di utilizzazione del territorio, tanto nel corso della costruzione quanto in fase di esercizio; l'indicazione della natura e delle quantità dei materiali impiegati; la valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni attese; la descrizione delle tecniche previste per impedire, per quanto possibile, le emissioni e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali;
4. la descrizione delle principali alternative prese in esame, con indicazione delle principali motivazioni delle scelte operate e la descrizione delle componenti ambientali potenzialmente soggette ad essere impattate dalle opere in progetto;
5. la descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) dovuti: all'esecuzione di quanto previsto in

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJI	01	RG	SACOOOP	A	5 di 53

progetto; all'utilizzazione delle risorse naturali; all'emissione di sostanze inquinanti (con descrizione da parte del proponente dell'opera dei metodi previsionali utilizzati);

- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.
- la descrizione delle misure previste per il monitoraggio;

Le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale sono poi riassunte in una *sintesi non tecnica* destinata alla pubblica consultazione.

## 2 APPROCCIO METODOLOGICO

Il quadro di riferimento programmatico, in ottemperanza alla normativa vigente, è stato strutturato per fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione territoriale vigenti.

In particolare il quadro di riferimento programmatico comprende:

- l'inquadramento del progetto nel contesto degli scenari di sviluppo territoriale, con riferimento alle linee di tendenza sia spontanee che programmate;
- l'analisi dei rapporti di coerenza tra il progetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione, e quindi verifica della validità del programma realizzativo nei riguardi delle future linee di sviluppo;
- l'inquadramento del progetto nel contesto della pianificazione a scala locale, nonché la verifica delle esigenze indotte dalla sua realizzazione anche tenendo conto delle opere ad esso complementari.

### 2.1 Sistema di Gestione Ambientale

Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato redatto con riferimento al Sistema di Gestione Ambientale (S.G.A.) che, ai sensi della normativa UNI-EN ISO 14001:2004, la società Italferr ha adottato dal 2006.

Lo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale nel seguire criteri di analisi ed elaborazione previsti dalla normativa vigente (D.Lgs 1520/2006 e s.m.i.), presenta in questo caso delle modifiche nella struttura delle tematiche affrontate in aderenza alle procedure del SGA.

In particolare, nel SGA, è previsto che vengano individuati gli Aspetti Ambientali (AA) relativi al processo di "Progettazione" in relazione alle scelte progettuali dell'opera.

In un progetto ferroviario *le tipologie di opera prevalenti* presenti sono:

- Rilevati
- Trincee
- Gallerie naturali
- Gallerie artificiali
- Viadotti
- Viabilità
- Stazioni ferroviarie

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	7 di 53

- Elettrodotti
- SSE
- Siti deposito approvvigionamento
- Siti di cantiere

Gli *aspetti ambientali tipologici* individuati consistono in:

- Programmazione e pianificazione territoriale
- Sistema dei vincoli e delle aree protette
- Acque (acque superficiali e sotterranee, consumi di risorse idriche, scarichi idrici)
- Emissioni in atmosfera
- Suolo e sottosuolo (geologia e geolitologia, uso e consumo del suolo)
- Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e rete ecologica)
- Morfologia del paesaggio e visibilità
- Beni storici e architettonici
- Archeologia
- Rumore
- Vibrazioni
- Emissioni ionizzanti e non ionizzanti
- Sistema antropico (salute pubblica, aspetti socio-economici, sistema insediativo infrastrutturale)

Il metodo utilizzato per l'identificazione degli AA di progetto si basa, quindi, sulla correlazione fra gli *elementi tipologici di un'opera (tipologie di opera prevalenti)* e gli *aspetti ambientali tipologici*, individuati in base alla scomposizione della "matrice ambiente", riportata nella Tabella 1.1 "*Matrice Correlazione Tipologia Opera – Aspetto Ambientale Processo Progettazione Opera*". Sempre nella stessa tabella, sono state evidenziate le tipologie di opera relative al Progetto a cui si riferisce il presente SIA in modo da individuare gli AA interessati.



TIPOLOGIA DI OPERA	ASPETTO AMBIENTALE												
	Programmazione e Pianificazione Territoriale	Sistema Vincoli e Aree Protette	Acque	Emissioni in Atmosfera	Suolo e Sottosuolo	Vegetazione Flora Fauna Ecosistemi	Morfologia Paesaggio e Visualità	Beni Storici e Architettonici	Archeologia	Rumore	Vibrazioni	Emissioni Ionizzanti e Non	Sistema Antropico
Rilevato	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Trincea	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Galleria Naturale	X	X	X	X	X	X				X	X		X
Galleria Artificiale	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X
Sito deposito/ approvvigionamento	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X
Fase di Cantiere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

**Tab. 2.1 – Matrice di Correlazione Tipologia Opera-Aspetto Ambientale coinvolto nel Processo di Progettazione**

Gli AA così individuati sono trattati nei tre Quadri di Riferimento (Programmatico, Progettuale e Ambientale) allo scopo di definire per ciascuno di essi le caratteristiche ambientali specifiche. Nella descrizione, effettuata in termini qualitativi e, ove possibile, quantitativi, sono inserite tutte le informazioni necessarie ai fini della successiva valutazione di significatività. Nello schema seguente è descritta la corrispondenza tra l'organizzazione e la definizione dei temi come trattati nel SIA e gli AA individuati in base ai criteri definiti nel SGA.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE		SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE
Argomenti e Componenti		Aspetti Ambientali
<b>Quadro di Riferimento Programmatico</b>	Programmazione e pianificazione sovraordinata e locale (cap. 5 e 10)	1. Programmazione e pianificazione territoriale
	Aree protette (SIA cap. 7 "Aree protette", cap. 8 "Vincoli e tutele territoriali")	2. Sistema vincoli e aree protette
<b>Quadro di Riferimento Progettuale</b>	Piano di Gestione Terre e dei materiali di risulta	3. Suolo e sottosuolo
<b>Quadro di Riferimento Ambientale</b>	Componente Atmosfera (cap. 12)	4. Emissioni in atmosfera
	Componente Ambiente idrico (cap. 2 e cap. 11)	5. Acque
	Componente Suolo e sottosuolo (cap. 3 e cap. 13)	6. Suolo e sottosuolo
	Componente Vegetazione, flora, fauna (cap. 5 e cap. 15)	7. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
	Componente ecosistemi (cap. 5 e cap. 15)	
	Componente rumore (cap. 4 e cap. 14)	8. Rumore
	Componente vibrazioni (cap. 6 e cap. 16)	9. Vibrazioni
	Campi elettromagnetici (cap. 7)	10. Emissioni ionizzanti e non
	Componente salute pubblica (cap. 17)	11. Sistema antropico
	Componente paesaggio (cap. 8)	12. Morfologia del paesaggio e visualità
Beni storici e architettonici (cap. 8)	13. Beni storici e architettonici	
Archeologia (cap. 10)	14. Archeologia	

**Tab. 2.2 – Tabella di confronto tra componenti trattate nel SIA e aspetti ambientali individuati nel SGA**

La **valutazione della significatività degli AA** individuati è contenuta nel SIA nella trattazione degli Argomenti e Componenti definiti nell'ambito dei tre Quadri di cui si compone, Programmatico, Progettuale e Ambientale.

Tale valutazione di significatività è effettuata in base ai seguenti criteri:

1. Impatto legislativo;

2. Modifica dello stato iniziale;
3. Percezione degli Stakeholders.

Di seguito si riporta la descrizione di tali criteri.

### **1. Impatto legislativo**

L'esistenza di adempimenti normativi che regolamentano lo specifico aspetto ambientale, determinando l'individuazione di soglie o limiti di riferimento ovvero l'obbligo di specifiche procedure autorizzative che rende l'AA in questione significativo.

### **2. Modifica dello stato iniziale**

Con tale criterio vengono analizzate le modifiche che l'aspetto ambientale può subire in relazione alle fasi di costruzione e/o di esercizio dell'opera.

L'aspetto ambientale è da considerare significativo in base ai seguenti parametri:

- potenzialità di accadimento (in termini di presenza/assenza);
- reversibilità dell'impatto in assenza di misure di mitigazione.

### **3. Percezione degli stakeholders**

La maggior parte dei progetti ferroviari destano solitamente attenzione da parte dei soggetti pubblici o privati coinvolti, indipendentemente dal reale impatto ambientale generato sullo specifico aspetto ambientale.

La valutazione di significatività è resa in base all'esperienza aziendale.

Un aspetto ambientale è pertanto considerato significativo quando si ritiene che lo stesso sia percepito come problematico da parte di soggetti pubblici o privati.

## 2.2 Documenti allegati

Nella Tab. 1.3 “*Elenco Elaborati Quadro di Riferimento Programmatico*”, si riporta l’elenco completo degli elaborati grafici e descrittivi facenti parte del Quadro di Riferimento Programmatico.

ELABORATO GRAFICO	SCALA	CODIFICA																				
		R	S	J	1	0	1	R	2	2	C	2	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Corografia	1:50.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	C	2	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Carta dei vincoli e delle tutele 1/2	1:10.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Carta dei vincoli e delle tutele 2/2	1:10000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
Carta delle aree protette 1/2	1:25.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Carta delle aree protette 2/2	1:25.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 1/2	1:10.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	3	A
Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 2/2	1:10.000	R	S	J	1	0	1	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	4	A

**Tab. 2.3 – Elenco elaborati Quadro di Riferimento Programmatico**

### 2.3 Enti contattati per la raccolta dei dati

Le informazioni contenute nel presente documento derivano da dati forniti dagli enti di seguito elencati:

- Banche dati Unione Europea;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;
- Regione Sicilia;
- Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali di Catania e Enna;
- Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente -Dipartimento Territorio e Ambiente - Servizio 4 "Assetto Del Territorio e Difesa Del Suolo”;
- ARPA Sicilia;
- Provincia di Enna;
- Provincia di Catania;
- Comune di Catenanuova;
- Comune di Centuripe;
- Comune di Paternò;
- Comune di Belpasso;
- Comune di Motta Sant’Anastasia;
- Comune di Misterbianco;
- Comune di Catania.
- Comune di Castel di Iudica.

I dati sono stati acquisiti nel periodo gennaio – marzo 2011.

### 3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento in oggetto, consistente nel raddoppio della linea storica esistente, si sviluppa dal territorio del comune di Catenanuova, sul confine tra le provincie di Enna e Catania, fino a Bicocca, nel comune di Catania, attraversando i comuni di Centuripe, Paternò, Belpasso e Motta Sant'Anastasia.

L'inquadramento dell'opera nel contesto territoriale si è basato principalmente sulla lettura ed interpretazione della mappatura dell'uso del suolo del progetto Corine Land Cover, nell'aggiornamento più recente, e sulla organizzazione gerarchica del sistema infrastrutturale. L'analisi del sistema insediativo siciliano predisposta dalle Linee Guida del PTPR (di cui si dirà nel seguito), si è rivelata un'utile strumento di interpretazione dei contesti attraversati. In essa si distinguono ed illustrano tre tipi di "situazioni territoriali" per il territorio siciliano, caratterizzate da gradi diversi di esposizione (o accessibilità) agli effetti urbani:

- il perimetro urbano costiero (articolato in segmenti più o meno forti);
- le regioni-cerniera;
- i nodi urbani e i contesti insediativi dell'interno.

Il perimetro urbano costiero rappresenta il più rilevante elemento ordinatore della realtà territoriale isolana. In particolare, si sviluppa un'interazione tra i due sistemi metropolitani costieri (quello occidentale del polo di Palermo con le aree di Trapani e Marsala e quello orientale ionico della regione megarese-etnea), i cui effetti cumulativi appaiono, anche secondo gli studi legati alla pianificazione territoriale, alimentati e rafforzati da sistemi di collegamento veloci ed efficienti.

In corrispondenza dei sistemi costieri legati alla catena settentrionale (il sistema Madonie – Nebrodi – Peloritani sul versante tirrenico dell'isola) lo sviluppo insediativo e demografico appare più episodico e puntuale, anche rispetto al perimetro urbano costiero dell'isola; assume un certo spessore soltanto in corrispondenza della fascia costiera compresa tra Sant'Agata di Militello e Capo d'Orlando, tra Barcellona Pozzo di Gotto e Milazzo. Le cosiddette "regioni-cerniera" rappresentano fondamentali cardini per la proiezione verso l'interno degli effetti urbani promossi dal sistema costiero. Tale funzione è svolta soprattutto dal sistema di piccoli e medi centri in grado di attivare forme diverse di valorizzazione territoriale (l'esempio più evidente è costituito da Ribera). Una funzione analoga svolgono i cosiddetti "pettini pedemontani" (madonita, nebrodese e peloritano), cioè quei contesti insediativi che si generano dall'interazione tra montagna e ristretta fascia costiera, soprattutto là dove la catena montuosa settentrionale cala breve e ripida verso il Tirreno intagliata da una serie di valli: i centri allineati sulla costa concentrano in sé la quasi totalità delle funzioni urbane e si connettono con l'entroterra montano per il tramite delle valli stesse. I nodi urbani e i contesti insediativi dell'interno includono sia quei centri che per taglia demografica o rango funzionale hanno le potenzialità per esercitare azioni di promozione territoriale (Caltagirone o Canicatti) o controllo (Enna e Caltanissetta), sia quegli ambiti caratterizzati da una persistente condizione di relativo isolamento (aree montane e altopiano interno). Le problematiche legate all'accessibilità ed all'abbandono dei centri permangono per queste aree come criticità primarie.

## 4 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

Nel presente Capitolo si analizza la coerenza delle opere in progetto rispetto alla pianificazione e programmazione di settore, con riferimento alle politiche di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie a livello europeo, nazionale e regionale.

### 4.1 Programmazione di livello sovranazionale

#### 4.1.1 *Il Corridoio transeuropeo I*

Nel Mezzogiorno la rete ferroviaria è oggetto di numerosi interventi di sviluppo e modernizzazione, tra cui anche l'intervento in oggetto. Lungo le direttrici Napoli-Bari/Napoli-Reggio Calabria e Palermo-Catania-Messina sono infatti in corso e in progetto interventi di potenziamento di linee esistenti e realizzazioni di nuove linee, tutti integrati nei piani di sviluppo dell'Asse Ferroviario Internazionale n.1, Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli - Palermo.

Il "Corridoio I", rinominato anche "Progetto prioritario I", costituisce uno dei corridoi della rete Transeuropea dei Trasporti (Corridoi "RTE-T) dell'Unione Europea. Si tratta di corridoi multimodali (strada e rotaia) progettati per facilitare la circolazione dei passeggeri, delle merci e di altre risorse tra i paesi membri dell'Unione Europea. Le priorità per le reti RTE includono la creazione e lo sviluppo delle connessioni e dei collegamenti chiave, necessari ad eliminare la congestione ed a completare i percorsi stradali principali, migliorando i collegamenti tra le zone isolate, periferiche e centrali dell'Unione Europea. Il corridoio in questione è un'ampia rete infrastrutturale che collega Lione in Francia a Kiev in Ucraina. Esso è visto dalla Commissione Europea e dagli stati membri come un mezzo strategicamente vitale, per incentivare la rendita economica dell'UE e nello stesso tempo come uno strumento rilevante per contribuire a ridurre l'impatto ambientale dei movimenti di trasporto.

La politica dei trasporti è di fondamentale importanza per l'integrazione dei paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO) nell'Unione europea, che a propria volta le attribuisce un peso determinante ai fini del consolidamento del mercato interno.

In questa ottica, obiettivo dell'UE è quello di promuovere la crescente integrazione dei mercati dei trasporti e dell'espansione delle relative infrastrutture, attraverso un efficiente sistema di trasporti e collegamenti di concezione moderna volti a creare i presupposti per un commercio con e tra i paesi dell'Europa centrale e orientale in grado di affrontare le sfide europee e internazionali del futuro.

Pertanto, secondo l'opinione di tutti gli organi interessati dell'UE, la politica dei trasporti rappresenta una grande sfida al processo di ampliamento ed in questo senso assume, quindi, una valenza fondamentale l'adozione della normativa comunitaria proprio nel settore dei trasporti.

A tal riguardo, il Consiglio europeo, nel pronunciarsi in merito all'adesione dei PECO, ha attribuito la massima importanza al potenziamento delle reti transeuropee (Trans-European Network -TEN).

Per illustrare il significato del Corridoio I nella politica dei trasporti europea, è utile esaminare lo sviluppo storico che questa ha avuto all'interno del quadro europeo.

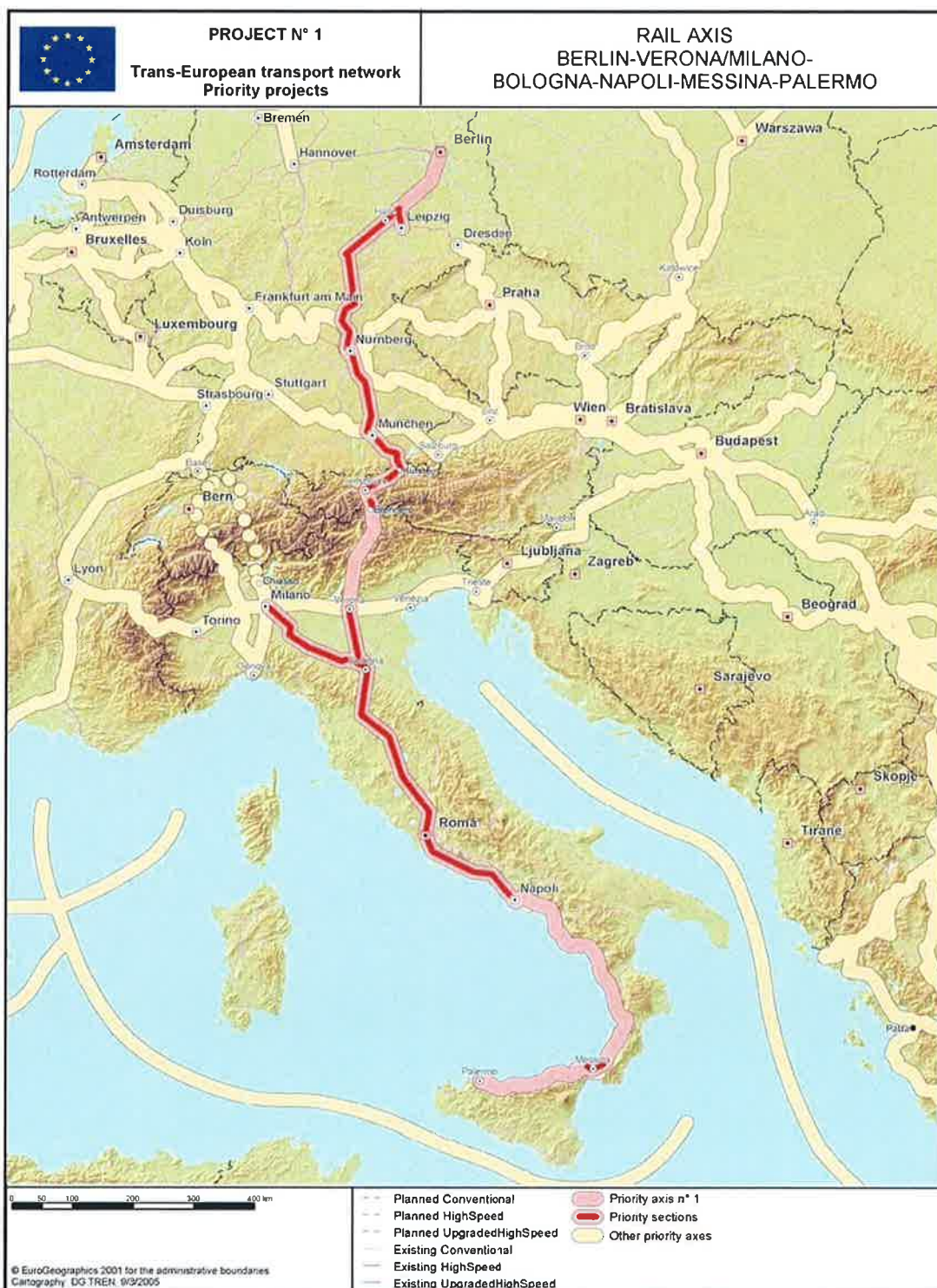


Figura 1 . - Asse Ferroviario Internazionale n.1.



A partire dal trattato di Maastricht (1992), che ha riconosciuto l'importanza della creazione delle reti transeuropee in materia di trasporti, di energia e di telecomunicazioni, l'impulso politico alla creazione delle TEN è stato dato in occasione del Consiglio europeo di Copenaghen (giugno 1993), che ha invitato la Commissione ed il Consiglio ad accelerare i preparativi al riguardo ed ha inoltre prolungato la durata della procedura delle "operazioni di rifinanziamento" instaurata in occasione del vertice di Edimburgo (dicembre 1992).



**Figura 2 - Corridoi Transeuropei che interessano l'Italia**

La pubblicazione del Libro bianco della Commissione "Crescita, competitività, occupazione" (1993), insistendo sui potenziali effetti di queste reti sulla creazione di posti di lavoro grazie direttamente ai lavori o indirettamente la crescita economica, ha confermato questa volontà politica. La Commissione europea, infatti, ha illustrato in tale libro, la propria posizione in merito alla politica dei trasporti mettendo in rilievo quale importanza assumono le reti di trasporto paneuropee in termini di competitività, crescita economica ed occupazione nell'Unione europea.

Fin dal 1990, il Consiglio europeo aveva accolto favorevolmente un primo programma di linee ferroviarie a grande velocità presentato dalla Commissione. Successivamente il Consiglio ha adottato i primi piani di rete combinata di trasporti stradali e di vie navigabili.

In seguito, i Consigli europei, ed in particolare quello di Essen del 9 e 10 dicembre 1994, nonché il Parlamento europeo hanno dato una serie di impulsi politici decisivi, chiedendo agli Stati membri e alla Comunità di apportare tutto il sostegno necessario ad un elenco di 14 grandi progetti prioritari che andavano dallo sviluppo di linee ferroviarie a grande velocità su tratte internazionali alla costruzione di aeroporti.

A conclusione di quel vertice, il Consiglio ha dichiarato che l'inclusione degli stati associati nelle reti transeuropee (RTE) riveste un ruolo chiave per il consolidamento del loro legame economico e politico con l'Unione.

Il Consiglio ha quindi proposto un'intensa cooperazione in questo settore e ha sottolineato la necessità di utilizzare nel modo più efficiente possibile gli strumenti di finanziamento a disposizione.

Per accelerare il processo di integrazione del continente, l'Unione ha concluso particolari accordi di associazione con i paesi dell'Europa centrale e orientale e con gli Stati baltici.

Gli accordi di associazione dell'Unione europea con i dieci paesi dell'Europa centrale e orientale sono definiti accordi europei, i quali, in base al disposto dell'articolo 310 del trattato CE, riguardano sia le sfere di competenza degli Stati membri che quelle della Comunità e fungono da quadro giuridico per il processo di adesione.

I principali obiettivi di questi accordi sono:

- dialogo politico,
- libero scambio e libera circolazione,
- cooperazione economica,
- cooperazione finanziaria e culturale.

In particolare, la politica dei trasporti è stato un tema affrontato anche nel corso della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) e nelle Conferenze Paneuropee dei Trasporti di Praga (1991), Creta (1994) e Helsinki (1997); in particolare in occasione di quest'ultima, è stato varato un programma di priorità per i dieci corridoi paneuropei dei PECO.

Negli accordi europei è stato stabilito che le parti contraenti devono sviluppare e consolidare la cooperazione nel settore dei trasporti. Al fine di conseguire questo obiettivo, gli accordi europei hanno sperimentato un nuovo orientamento attraverso l'introduzione della strategia di preadesione rafforzata. Con questa strategia di preadesione si sono predisposte la ristrutturazione e l'ammodernamento dei trasporti, il miglioramento dell'accesso ai mercati dei trasporti e l'adeguamento alle norme dell'UE. Per l'attuazione di queste misure sono stati fissati contesti prioritari di cooperazione. Inoltre, è stato concordato di predisporre programmi adeguati nonché aiuti e risorse.

Le linee guida per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto nell'est Europa sono state tracciate in occasione delle riunioni della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (ECMT). Nel corso di tali Conferenze sono state individuate e via via messe a punto le linee costitutive di una nuova rete paneuropea di collegamenti (stradali, ferroviari, fluviali, combinati) est-ovest e nord-sud. Si tratta fondamentalmente di dieci corridoi intermodali, da attrezzarsi secondo standard di livello occidentale, che prolungano la rete della UE e sono intesi costituire l'ossatura essenziale di una futura rete paneuropea. La rete che i Corridoi disegnano è a maglie estremamente larghe, per cui essi si pongono in prima istanza in una relazione di complementarità e integrazione reciproca, a

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	18 di 53

coprire direttrici di trasporto diverse. Non va tuttavia sottovalutata l'esistenza di un rapporto di competizione fra i Corridoi nell'acquisire quote di traffico suscettibili di incanalarsi, da un'origine e per una destinazione date, lungo percorsi diversi. Questo secondo aspetto è destinato a verificarsi e assumere rilievo anche notevole soprattutto nel caso, assai probabile, di mancato o ritardato completamento dell'infrastrutturazione di un Corridoio e/o carente offerta di servizi di trasporto sul suo asse.

I cosiddetti corridoi prioritari prospettati dai Ministri dei Trasporti in occasione della Seconda Conferenza Pan-Europea sui Trasporti, che si tenne nel marzo 1994 a Creta, corrispondono in larga misura ai "corridoi di sviluppo" previsti nel progetto del "Triangolo Produttivo".

Ecco come si articolano i principali corridoi europei:

- Corridoio I Helsinki-Reval-Riga-Kaunas-Varsavia, con il collegamento Riga-Kaliningrad- Danzica.
- Corridoio II Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca-Niznij-Novgorod.
- Corridoio III Berlino/Dresda-Vroclav-Lviv-Kiev.
- Corridoio IV Berlino/Norimberga-Praga-Bratislava-Györ-Budapest-Arad-Craiova-Sofia-Istanbul, con le deviazioni Arad-Costanza e Sofia-Salonicco.
- Corridoio V Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzhgorod-Lemberg, agganciato alla linea Bratislava-Zilina-Kosice-Uzhgorod, Rijeka-Zagabria-Budapest e Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest.
- Corridoio VI Danzica-Varsavia-Katovice-Zilina.
- Corridoio VII Danubio, compresi tutti i porti dell'Europa orientale.
- Corridoio VIII Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna.
- Corridoio IX Alessandropoli- Dimitrovgrad- Bucarest- Chisnau- Lyubaskeva- Kiev-Mosca/Pskov- San Pietroburgo- Henskinki, e inoltre Odessa- Lyubasekeva e Kiev- Minsk- Vilnius- Kaunas- Klaipeda/Kaliningrado.
- Corridoio X Salisburgo-Ljubljana-Zagabria-Belgrado-Niskopie-Veles-Salonicco che si estende inoltre a Graz-Maribor-Zagabria, Sopron-Budapest-Novi Sad-Belgrado, Nis-Sofia, e Veles-Bitola-Florina (l'antica Via Ignazia che va da Durazzo, a ovest, fino ad Adrianopoli.

Nella dichiarazione finale della Conferenza Paneuropea dei Ministri dei Trasporti svoltasi ad Helsinki nel giugno 1997, i partecipanti hanno ribadito che i corridoi dei trasporti paneuropei devono essere considerati un mezzo per il conseguimento degli obiettivi di una politica comune dei trasporti.

La terza Conferenza Paneuropea dei Ministri dei Trasporti di Helsinki è stata la sede in cui si è adeguato il concetto di corridoio, elaborato nel corso della precedente conferenza di Creta, e si è deciso di estendere gli allora nove corridoi nonché di crearne un decimo, che dovrebbe collegare i paesi dell'ex Jugoslavia. Nei PECO è stato attribuito carattere prioritario all'attuazione dei dieci corridoi paneuropei.

Questi dieci corridoi paneuropei dei trasporti sono intesi a migliorare gli scambi e la mobilità all'interno dell'Europa. Il concetto di corridoio dei trasporti è strutturato sugli stessi contenuti e scopi delle reti transeuropee nell'UE e costituisce la prima fase verso la creazione di una rete di trasporti paneuropea.

Alla conferenza di Helsinki è stato inoltre sottolineato il carattere multimodale di questi concetti attraverso l'integrazione dei trasporti aerei (aeroporti internazionali) e marittimi (importanti porti marittimi e fluviali) ed è stata messa in rilievo l'importanza della telematica e di altre applicazioni avanzate per il potenziamento delle infrastrutture dei trasporti. La consapevolezza che la creazione delle reti transeuropee in seno alla Comunità europea rappresentasse un requisito fondamentale per le infrastrutture dei trasporti, in quanto costituiscono un elemento fondamentale della politica comune dei trasporti, stava alla base degli obiettivi fissati all'interno delle tre sopra citate conferenze.

La realizzazione di un sistema globale di trasporti nell'UE, caratterizzato dal principio dell'intermodalità, acquista un significato sempre maggiore nella politica dei trasporti comunitaria, poiché la realizzazione di una rete di trasporti intermodale consente di creare un sistema di trasporti europeo sostenibile.

Lo scopo dell'intermodalità del sistema dei trasporti europea risiede nella costruzione di una rete che, prendendo le mosse dal sistema globale e non dai singoli modi, colleghi in una catena non solo rotaie, strade, navigazione interna e costiera, ma anche il trasporto d'oltremare e aereo di merci. Si deve procedere all'interconnessione dei vari modi di trasporto per poter realizzare una catena di trasporto che consenta di scegliere ogni volta la combinazione dei vari modi più vantaggiosa.

Nel 2003 un Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è stato incaricato dal Vicepresidente della Commissione preposto ai Trasporti e all'Energia di determinare i progetti prioritari inerenti alle reti transeuropee di trasporto sino al 2020 sulla base delle proposte pervenute da parte degli Stati membri e dei paesi di adesione. Il Gruppo, presieduto da Karel Van Miert, era costituito da un rappresentante per ciascun Stato membro, un osservatore proveniente da ciascun paese di adesione e da un osservatore della Banca europea per gli investimenti. In seguito alle raccomandazioni del 2003 del gruppo di alto livello "Van Miert" sulle TEN-T, la Commissione europea ha redatto (Decisione n. 884/2004/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti) un nuovo elenco di 30 progetti prioritari da avviare prima del 2010, per un costo totale stimato a 225 miliardi di euro. L'elenco dà pienamente spazio alla dimensione del nuovo allargamento dell'Unione e intende creare assetti che favoriscano una mobilità più sostenibile, concentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari, fluviali e marittimi. Tutti e 30 questi progetti prioritari sono dichiarati di interesse europeo per accelerare la realizzazione delle tratte frontaliere. Di seguito se ne riporta l'elenco:

1. l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina;
2. il treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles/Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra;
3. l'asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sudoccidentale;
4. l'asse ferroviario ad alta velocità Est (che comprende il tratto Parigi-Strasburgo/Lussemburgo);
5. la ferrovia convenzionale/trasporto combinato (linea Betuwe) (2007);
6. l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina;

7. l'asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest;
8. l'asse multimodale di collegamento del Portogallo/Spagna al resto dell'Europa;
9. l'asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stanraer (2001);
10. l'aeroporto Malpensa di Milano (completato nel 2001);
11. il collegamento fisso Öresund (completato nel 2000);
12. il triangolo nordico (asse ferroviario-stradale);
13. l'asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux (2010);
14. il collegamento ferroviario "West coast main line" (Londra-Glasgow) (2007);
15. il sistema globale di radionavigazione e di posizionamento via satellite GALILEO (2008);
16. l'asse ferroviario per il trasporto di merci attraverso i Pirenei Sines/Algeciras- Madrid-Parigi;
17. l'asse ferroviario Parigi-Stoccarda-Vienna-Bratislava;
18. l'asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio;
19. l'interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità;
20. l'asse ferroviario del Fehmarn Belt tra la Germania e la Danimarca;
21. le "autostrade del mare": Mar Baltico, Arco atlantico, Europa sudorientale, Mediterraneo occidentale;
22. l'asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda;
23. l'asse ferroviario Danzica-Varsavia- Brno/Bratislava- Vienna;
24. l'asse ferroviario Lione/Ginevra-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
25. l'asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna;
26. l'asse ferroviario-stradale Irlanda/Regno Unito-Europa continentale;
27. l'asse ferroviario "Rail Baltica" Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki;
28. "Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo;
29. l'asse ferroviario del corridoio intermodale Mare Ionio/Adriatico;
30. il collegamento fluviale Senna-Schelda.

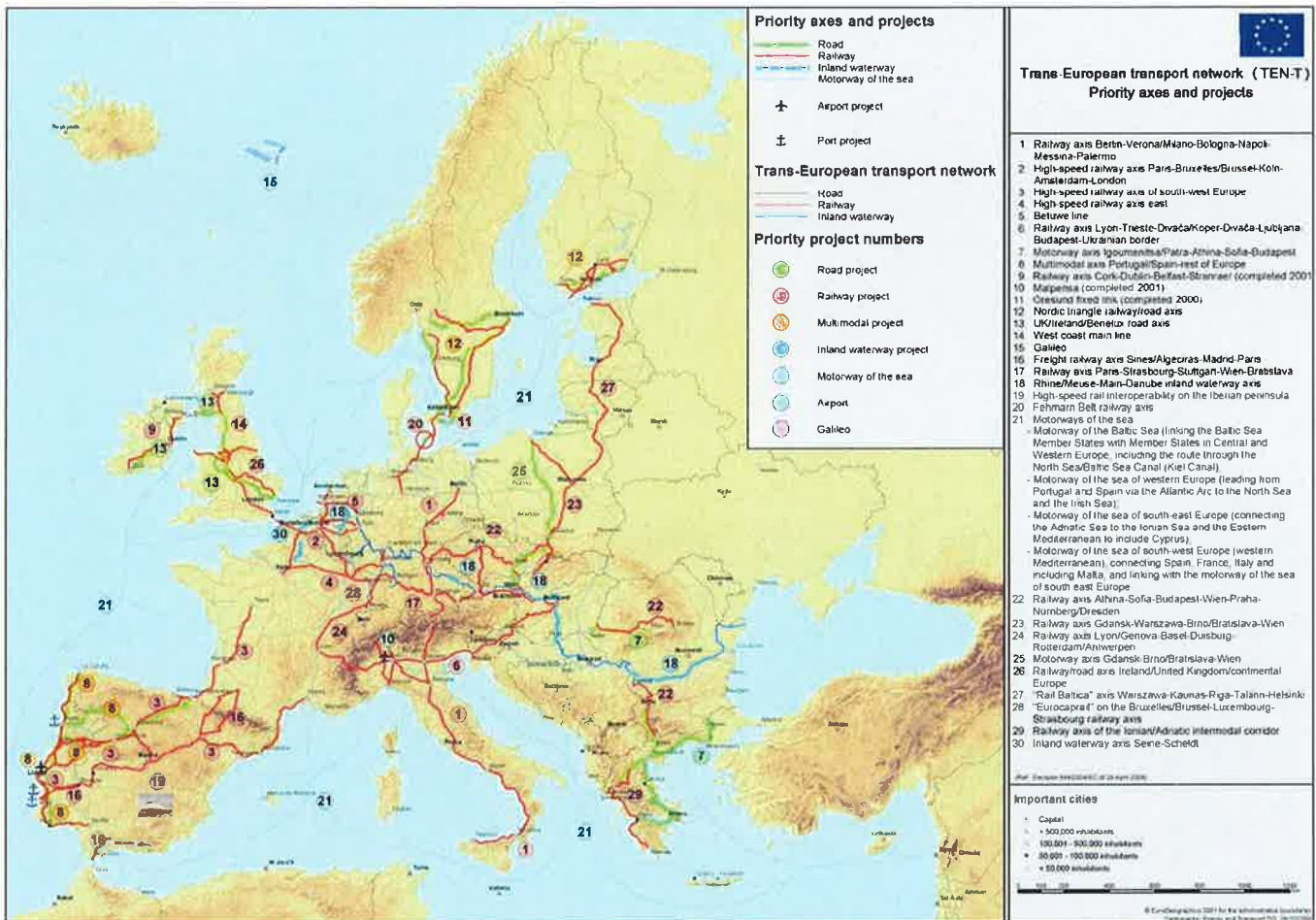


Figura 3 – Assi e progetti prioritari TEN-T

#### 4.1.2 Libro Verde - TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti

Il Libro Verde del 4 febbraio 2009 ha lo scopo di riesaminare la politica della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) al fine di avviare una riflessione sui mezzi da impiegare per una maggiore integrazione della rete transeuropea di trasporto nella politica comune dei trasporti.

L'analisi del Libro Verde evidenzia come la politica per la TEN-T ha già realizzato l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e l'interoperabilità ferroviaria a livello transfrontaliero. L'utilizzo di finanziamenti comunitari ha permesso in particolare di:

- realizzare collegamenti ferroviari ad alta velocità;
- ridurre le disparità regionali collegando tra loro paesi e regioni caratterizzati da livelli diversi di sviluppo.

La TEN-T prevede due livelli di pianificazione:

1. la rete globale relativa ai piani schematici delle reti per ferrovie, strade, vie navigabili interne, trasporto combinato, aeroporti e porti.
2. i progetti prioritari che, in considerazione del loro impatto sul traffico transnazionale, sono stati selezionati secondo obiettivi di coesione e di sviluppo sostenibile.

La pianificazione delle future infrastrutture di trasporto è strettamente legata ad una domanda influenzata dalle tendenze economiche e demografiche, dai prezzi dell'energia, dalla tariffazione e dalla tassazione dei trasporti, nonché dagli sviluppi tecnologici.

Un nuovo approccio basato sulla «rete prioritaria» potrebbe far superare le lacune dell'approccio basato su progetti prioritari, prendendo in considerazione:

- i principali flussi di traffico nella Comunità e in altre regioni del mondo;
- l'esigenza di una maggiore coesione economica tra le regioni e di collegare tra loro i poli di sviluppo economico;
- gli sforzi già compiuti per realizzare la rete TEN-T;
- gli obiettivi economici ed ambientali.

Per favorire i servizi intermodali di trasporto merci, si propone una particolare attenzione nel quadro della futura politica della TEN-T ai seguenti elementi:

- un adeguato sviluppo dell'infrastruttura portuale e di collegamenti più efficienti con le zone interne, visto il ruolo sempre più rilevante dei trasporti marittimi;
- l'integrazione di corridoi per il trasporto merci per ferrovia interamente interoperabili e commercialmente percorribili, nonché di corridoi verdi;
- l'eliminazione delle strozzature lungo le grandi linee di trasporto;
- i collegamenti intermodali,
- il collegamento tra gli assi transnazionali e interurbani e le zone urbane, compresi i collegamenti che facilitano un migliore utilizzo del potenziale del trasporto aereo;
- l'applicazione dei sistemi di trasporto intelligenti (STI) a tutti i modi di trasporto, nonché ai nuovi sistemi di tariffazione che incoraggiano l'utilizzo efficace delle infrastrutture.

## 4.2 Programmazione di livello nazionale

### 4.2.1 Programma delle Infrastrutture Strategiche di Interesse Nazionale

Nel corso della seduta del 15 luglio 2009 il CIPE ha espresso parere, con adozione di apposita delibera, sull'Allegato Infrastrutture del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010 – 2013<sup>1</sup>.

Gli interventi relativi all'asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo-Catania sono più volte citati nel documento in oggetto. In particolare, l'Allegato Infrastrutture, al capitolo 3 "*infrastrutture, legge obiettivo e CIPE*", individua tali opere tra quelle rientranti nel Piano delle infrastrutture strategiche. L'asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo-Catania viene citato in tab.4 tra le "opere avviate e completate". La tab.7 lo riporta inoltre tra le "*opere rientranti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE*".

Inoltre, al capitolo 6 "*l'avvio di una nuova politica delle infrastrutture e dei trasporti*", al par.10 "*un nuovo rapporto con il Mezzogiorno*" si afferma che "*quest'anno nell'Allegato Infrastrutture si ritiene essenziale assumere un altro impegno. Un impegno che raggruppa cinque distinte finalità progettuali.*" Tra tali "finalità progettuali" viene citata quella di "*avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo – Catania*".

### 4.2.2 Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed i Programmi Operativi

#### Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013

La proposta di Regolamento generale sulla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali di tutti gli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un "Quadro Strategico Nazionale" (QSN) con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese.

La proposta italiana di QSN per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

Fra gli "*Obiettivi e priorità*" del QSN, la "*priorità 6*" indica la necessità di "*potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza*" attraverso il potenziamento di "*reti e collegamenti per la mobilità*"; nella medesima priorità 6 si segnala come le regioni Obiettivo "*Convergenza*" (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) e in *phasing-out* (Basilicata), evidenziano, in rapporto alle altre aree della penisola, rilevanti squilibri in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone.

La "*priorità 6*" si articola in un obiettivo generale e in tre obiettivi specifici:

- *obiettivo generale - 6.1*: Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo. Nel QSN si evidenzia la necessità di dare priorità ai progetti attuativi delle linee strategiche già avviati e/o programmati da completare.

<sup>1</sup> Ministero delle Infrastrutture e trasporti. Programma Infrastrutture Strategiche. 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria "*Programmazione il Territorio le Infrastrutture e le Risorse*", Giugno 2009



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	24 di 53

- *obiettivo specifico - 6.1.1:* Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. Nell'ambito di questo obiettivo si assegna particolare priorità ai porti, capaci di svolgere funzioni di collegamento e di intermodalità, nell'ottica di una loro specializzazione e di completamento della maglia infrastrutturale. Gli scali portuali debbono essere convertiti in terminal, attraverso adeguati interventi infrastrutturali e tecnologici, aprendo al cabotaggio il mercato nazionale del trasporto merci.
- *obiettivo specifico 6.1.2:* Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;
- *obiettivo specifico 6.1.3:* Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili. In tale obiettivo rientra una programmazione finalizzata a consolidare e rafforzare i sistemi portuali ed aeroportuali, curando la loro integrazione con i collegamenti ferroviari o di metropolitana alle aree urbane e metropolitane ed ai territori produttivi.

Il QSN si attua tramite i Programmi Operativi, documenti che indicano le priorità strategiche per settori e territori.

### I Programmi Operativi

In base alle tematiche affrontate e ai soggetti istituzionali competenti, i PO possono essere:

- nazionali (PON): in settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale, la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale;
- regionali (POR): multisetoriali, riferiti alle singole regioni e gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR Fondo Europeo Sviluppo Regionale e un POR Fondo Sociale Europeo;
- interregionali (POIN): su tematiche in cui risulta particolarmente efficace un'azione coordinata fra Regioni che consenta di cogliere economie di scala e di scopo nell'attuazione degli interventi; gestiti dalle Regioni, con la partecipazione di centri di competenza nazionale o Amministrazioni centrali.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 i 66 PO sono "monofondo", ciascun PO sarà cofinanziato da un solo Fondo strutturale. Ci sono dunque 42 PO finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e 24 PO finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE).

I PO, ai fini della realizzazione degli interventi, si riferiscono ai tre Obiettivi della politica di coesione 2007/2013:

- sotto la sigla CRO (Competitività Regionale e Occupazione) sono compresi i 33 PO che riguardano tutte le regioni del Centro Nord – incluse le Province Autonome di Bolzano e Trento - e le tre regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Molise e Sardegna;
- sotto la sigla CONV (Convergenza), sono compresi i 19 PO che riguardano le rimanenti regioni del Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;

- sotto la sigla CTE (Cooperazione territoriale europea) sono compresi i 7 PO della cooperazione transfrontaliera, di cui 6 hanno come Autorità di Gestione una Regione italiana, i 4 PO della cooperazione transnazionale, tutti con Autorità di Gestione non Italiana, il PO cofinanziato dal FESR e dallo strumento di preadesione (IPA), i 2 PO cofinanziati dal FESR e dallo strumento di prossimità e di vicinato (ENPI).

Con riferimento specifico alle aree CONV l'obiettivo strategico evidenzia come priorità strategiche il **completamento del Corridoio I "Berlino-Palermo" e dei collegamenti del corridoio con i principali poli logistici e produttivi, privilegiando in particolare la modalità ferroviaria:**

*"Le lezioni apprese dal periodo 2000-2006 indicano che, per l'intero Paese, la politica regionale unitaria, nazionale e comunitaria, deve concentrarsi sul rilancio della logistica per un ricollocamento strategico dei porti e aeroporti italiani e dei servizi a essi connessi, sfruttando il potenziale di crescita insito nei traffici di merci dall'estremo oriente verso l'Europa occidentale. Tale prospettiva strategica rappresenta, per il Mezzogiorno, l'opportunità di fungere da "Porta del Mediterraneo", anche in relazione all'attivazione dell'area di libero scambio euro-mediterranea entro il 2010, da snodo delle grandi rotte transoceaniche, con diramazioni sia verso il centro Europa che verso i grandi mercati asiatici; assicurandosi che tale ruolo produca un'effettiva ricaduta economica e sociale sul territorio ed individuando modalità utili ad estendere il modello di "autostrada del mare" ai Paesi del Mediterraneo. Questo disegno è attuabile perseguendo come priorità strategiche – nelle quattro regioni "Convergenza" – l'attuazione del corridoio 21 "Autostrade del Mare" e il completamento del Corridoio I "Berlino-Palermo". A tali azioni dovrà accompagnarsi il completamento della rete principale e degli ulteriori nodi (in particolare per il Mezzogiorno), che deve essere perseguito dando innanzitutto priorità ai corridoi n° 21 "Autostrade del Mare", n° 1 "Berlino-Palermo", ai collegamenti fra i due corridoi e, infine, ai collegamenti di primo livello dei corridoi con i principali poli logistici e produttivi. Dovrà essere privilegiata la modalità ferroviaria, i cui interventi dovranno garantire l'interoperabilità, e promuovere l'efficienza interna delle singole modalità di trasporto (ad es. riduzione dei viaggi a vuoto)".*

**Il PON "Reti e mobilità"** intende perseguire l'obiettivo, già enunciato nei documenti programmatici nazionali (QSN 2007-2013 e DPEF 2007-2011), di *"contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese rispetto ai flussi che attraversano il bacino del Mediterraneo e, soprattutto, dei territori peninsulari e insulari delle aree Convergenza ai fini di realizzare una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'Ue verso gli altri continenti, in una logica tesa ad affermare processi di sviluppo socio-economico e territoriale basati sulla contestuale considerazione, ai diversi livelli istituzionali, dei concetti di competitività e di coesione"*.

La strategia del Programma risponde, pertanto, all'obiettivo generale identificato dal QSN con riferimento alla priorità tematica 6 "Reti e collegamenti per la mobilità", vale a dire *"Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo"*. Più precisamente, il PON promuove una strategia di intervento finalizzata ad alimentare l'obiettivo specifico 6.1.1 del QSN *"Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea"*. Esso intende operare attraverso una logica di intervento "sistemica", tesa a offrire opportunità di crescita e sviluppo a tutti i territori delle aree CONV intervenendo sulle direttrici e sui nodi che compongono l'armatura di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale.

La strategia del Programma trova attuazione declinandosi nei seguenti tre obiettivi specifici:

1. **Contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo** affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale.
2. **Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi 1 e 21) e nazionale** ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico.
3. Accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari.

L'obiettivo globale e gli obiettivi specifici del Programma si articolano in Assi prioritari, ognuno dei quali corrisponde ad un obiettivo specifico.

L'Asse I rivolge attenzione primariamente allo sviluppo delle capacità trasportistiche e logistiche dell'armatura infrastrutturale delle aree Convergenza – e, più in generale, del Mezzogiorno e dell'intero territorio nazionale –, il quale passa necessariamente attraverso il potenziamento e la messa a sistema delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale, di fatto identificabili nei corridoi terrestri transeuropei che interessano il territorio italiano (segnatamente il Corridoio I) e nelle Autostrade del Mare (Corridoio 21).

L'Asse si propone pertanto di potenziare la rete di terminali di trasporto e logistica delle regioni Convergenza ai fini di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo nella dinamica dei traffici mondiali, in particolare concentrandosi sullo sviluppo e il potenziamento delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) e del Corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" (Corridoio I).

Più nello specifico, l'Asse I mobilita azioni sia materiali che immateriali finalizzate al **rafforzamento delle direttrici ferroviarie e dei nodi portuali riferiti, rispettivamente, ai Corridoi di interesse europeo I e 21**, nonché al potenziamento dei nodi logistici aeroportuali e interportuali che – in una logica di complementarità rispetto al sistema infrastrutturale portante – possono contribuire in misura rilevante allo sviluppo dell'intermodalità nel settore del trasporto merci.

L'Asse II è invece teso a garantire adeguati collegamenti – ferroviari e stradali, materiali e immateriali – sia internamente al sistema logistico portante che tra tale sistema e i principali insediamenti produttivi delle aree CONV. Esso indirizza quindi la propria strategia primariamente verso il potenziamento e il completamento delle connessioni tra i due Corridoi di interesse europeo su cui agisce il primo Asse – ossia sui collegamenti tra gli hub portuali inseriti nel Corridoio 21 (Autostrade del Mare) e il Corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" – e, in subordine, per la costruzione di un "sistema a rete" che consenta all'armatura portante di connettersi adeguatamente ad altri rilevanti poli logistici e produttivi delle aree CONV.

Tra gli interventi finalizzati all'**implementazione del Corridoio I** (Asse I) il Programma individua quelli relativi alla Linea ferroviaria Palermo-Messina e al Nodo ferroviario di Palermo.

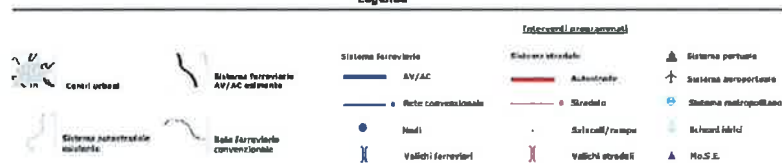
*"Si tratta di un complesso di interventi che contribuiscono alla realizzazione della tratta siciliana del Corridoio I, con evidenti ricadute positive in chiave logistica per l'istadamento dei convogli merci. Nell'ambito di tale*

*complesso di iniziative un ruolo determinante potrà assumere anche il nodo di Catania con riferimento alle possibili connessioni ferroviarie tra Corridoio I e i poli produttivi localizzati a sud, quali il porto di Augusta”.*

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013



Legenda



Il POR Sicilia presenta una struttura fortemente in linea con gli orientamenti strategici comunitari per la politica di coesione e, sul piano degli ambiti tematici proposti, raggruppa le possibili azioni di intervento in 7 Assi prioritari. Per quanto riguarda l'Asse 1 "Reti e collegamenti per la mobilità" la strategia che si intende attuare per il periodo 2007 – 2013, è quella di intervenire in modo sistematico sull'intero complesso delle infrastrutture (primario e secondario) in modo da assicurare il raggiungimento dell'obiettivo globale dell'asse che consiste nel *"realizzare un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile e assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo"*.

La strategia complessiva dell'Asse mira a definire, per il periodo di programmazione 2007-2013, coerentemente con gli Orientamenti Strategici Comunitari e con il Quadro Strategico Nazionale e, in particolare, con l'obiettivo generale 6.1 *"Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo"*, un sistema coordinato di azioni che permettano di recuperare un gap infrastrutturale storico, in particolare di tipo qualitativo, insieme alla capacità di gestione. L'obiettivo globale dell'Asse viene, quindi, declinato in tre obiettivi specifici:

- Obiettivo specifico 1.1: completare, qualificare funzionalmente e potenziare la rete di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.
- Obiettivo specifico 1.2: accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.
- Obiettivo specifico 1.3: migliorare le condizioni di circolazione di merci e persone, riducendo la mobilità con mezzo proprio nelle aree urbane, potenziando i sistemi di trasporto pubblico di massa e ottimizzando l'offerta di trasporto attraverso le reti immateriali.

Ogni obiettivo specifico si sostanzia in obiettivi operativi. In particolare, per quanto riguarda l'obiettivo specifico 1.1, gli obiettivi operativi sono i seguenti:

- Obiettivo operativo 1.1.1: completare e adeguare la rete stradale primaria e gli assi ferroviari principali.
- Obiettivo operativo 1.1.2: favorire la interconnessione tra reti e nodi principali.
- Obiettivo operativo 1.1.3: adeguare la funzionalità della viabilità secondaria.

Gli effetti attesi dell'obiettivo 1.1.1 consistono nella riduzione della marginalità geografica con miglioramento dei collegamenti con le arterie di comunicazione più importanti, rendendo compatibile lo sviluppo del territorio con la salvaguardia delle risorse ambientali, mentre l'obiettivo 1.1.2 ha lo scopo di migliorare la funzionalità dei nodi principali, soprattutto portuali ed aeroportuali.

Gli obiettivi operativi enunciati si declinano in linee di intervento. In particolare, per gli obiettivi 1.1.1 e 1.1.2:

- azioni volte a migliorare la capacità e la funzionalità della rete stradale primaria e degli assi ferroviari principali. In particolare, sono previsti interventi volti al completamento del Corridoio 1 Reti TEN (Berlino – Messina - Palermo Aeroporto Falcone Borsellino) e alla velocizzazione dei collegamenti tra i

nodi urbani. Ciò risulta di prioritaria importanza in entrambi i possibili scenari nei quali si proceda o meno alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina;

- azioni volte al collegamento tra reti stradali e ferroviarie e porti, aeroporti ed interporti, allo scopo di realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti principali (collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, porti e stazioni principali);
- interventi per realizzare l'interconnessione tra le infrastrutture logistiche primarie e intermodali.

#### 4.2.3 Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti RFI

Le linee strategiche RFI sono esposte nel Piano di Priorità degli Investimenti, approvato dal CIPE come Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A., aggiornato nel 2009 da RFI, attraverso cui vengono ratificati:

- gli interventi e le opere da realizzare,
- il loro ordine di priorità,
- il costo degli interventi e delle opere e le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato.

Il Contratto di Programma è definito sulla base di studi, valutazioni e proiezioni continuamente aggiornati a supporto delle decisioni strategiche e industriali di RFI. Tali analisi danno conto delle esigenze di investimento, ne verificano la redditività e ne quantificano i costi e i tempi di realizzazione. Inoltre mettono a confronto i costi di gestione della rete derivanti dall'attivazione delle opere realizzate grazie agli investimenti previsti con la situazione derivante dall'ipotesi di non procedere con gli investimenti. Per gli interventi di maggiore rilevanza strategica sono elaborate analisi di costi/benefici che valutano gli impatti ambientali e sociali generati dalle nuove opere ferroviarie sulla ripartizione modale del sistema dei trasporti.

Tra i principali obiettivi del Contratto rientrano il completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere prioritarie relative:

- alla realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria per il miglioramento della rete e delle stazioni e per l'adeguamento agli obblighi di legge;
- al potenziamento delle tecnologie per la sicurezza e l'efficienza della circolazione sulla rete;
- al completamento del sistema AV/AC;
- allo sviluppo della rete convenzionale e della rete Alta Capacità;
- al potenziamento delle linee nell'ambito delle aree metropolitane e delle linee afferenti i corridoi europei.

Nel Contratto di Programma all'art 2 lettera b), vengono definite le modalità e le priorità degli investimenti, elencati nelle tabelle allegate del suddetto Contratto e che di esso formano parte integrante:

A) opere in corso (Tabella A);

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJI	01	RG	SAOOOP	A	30 di 53

B) opere prioritarie da avviare (Tabella B);

C) altre opere da realizzare (Tabella C);

D) opere previste a completamento del piano (Tabella D)

L'intervento in esame, rientra nella tabella A.03 relativa alle opere previste in corso (Interventi di potenziamento infrastrutturale per adeguamento al nuovo modello di esercizio della Regione Sicilia, prioritariamente per la velocizzazione dell'itinerario Palermo - Catania).

#### 4.2.3.1 Riferimenti normativi e programmatici

In via preliminare si riassumono i principali riferimenti di programmazione, normativi e amministrativi che stanno alla base del Piano delle Priorità:

- input derivati dalle scelte di programmazione nazionali per i trasporti (PGT e Legge Obiettivo);
- input derivanti dal contratto di programma (vincoli e indirizzi);
- input derivanti dagli strumenti di attuazione delle politiche dei trasporti;
- input derivanti dall'iter di redazione del piano delle priorità (prescrizioni del CIPE e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

#### 4.2.3.2 Criteri di valutazione degli interventi

Assunto l'obiettivo programmatico di individuare la sequenza ottimale di intervento per mettere la rete in grado di incrementare in misura cospicua la quota di traffico ferroviario sul totale (aumento della capacità di traffico del sistema dei trasporti italiano in un contesto di riequilibrio modale), la scelta delle priorità deriva da un attento esame dei pesi da assegnare ai diversi sotto obiettivi di riferimento dati i vincoli tecnici ed esterni.

I vincoli tecnici nella scelta delle priorità si riferiscono alla necessità di pervenire in primo luogo al completamento di quanto già avviato (messa a valore degli investimenti progressi); i vincoli esterni a obblighi di legge (input circa tempi e modi di realizzazione di interventi strategici) e disponibilità finanziarie (fonti ordinarie, fondi speciali per le aree del Sud, finanziamenti straordinari).

Nel periodo trascorso dalla sottoscrizione del Contratto di programma, RFI ha messo a punto ed applicato una metodologia per confrontare le performance dei diversi interventi, esaminandone l'impatto in termini:

- trasportistici (urgenza o meno dell'intervento in funzione delle performance attuali; prefigurazione delle performance future e effetto in termini di sicurezza, aumento di capacità, di velocità);
- aziendali (redditività di ogni singolo intervento, introducendo ipotesi verificabili in termini di traffico futuro, per evidenziare eventuali scarti fra impegno finanziario ed effetti, anche in termini di variazioni negative del bilancio aziendale nel rapporto fra ricavi caratteristici e costi di esercizio).

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJI	01	RG	SAOOP	A	31 di 53

Le analisi di ogni singolo intervento sono state condotte:

- sotto il profilo del grado di maturità progettuale odierno (taluni interventi sono ad uno stadio pre-progettuale, altri sono dotati di progetti recenti);
- sotto il profilo della rilevanza per il perseguimento delle politiche di trasporto contenute nei documenti di programmazione vigenti (dal PGT, approvato con DPR, del quale sono stati assunti alcuni scenari di lungo periodo, al Quadro comunitario di sostegno per le regioni del Sud, che suggerisce una forte accelerazione degli investimenti ferroviari, offrendo per essa una cospicua dotazione finanziaria aggiuntiva; alla legge Obiettivo e agli interventi strategici in essa contenuti, che per RFI, assumono la rilevanza di input invariante, talora suscettibile di esame tecnico circa la fattibilità);
- sotto il profilo dei vincoli derivanti da accordi vigenti, quali gli Accordi quadro stipulati con numerose regioni, che prevedono un profilo procedurale concordato per le realizzazioni di rilevanza regionale e interregionale, così come una valutazione circa il profilo di spesa e le fonti di finanziamento.

Il quadro d'insieme delle necessità di intervento, dei tempi di adeguamento dei progetti, dei tempi di cantieri, dei costi corrispondenti e dell'anno in cui essi verosimilmente si manifesteranno ha dato origine al programma delle attività presentato nel Piano.

#### 4.2.3.3 Obiettivi e priorità

In sintesi gli obiettivi del Piano delle Priorità sono i seguenti:

1. **incremento sicurezza e obblighi di legge:** innalzare il livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione dei traffici; in questa categoria rientrano anche gli investimenti che derivano da accordi internazionali o disposizioni legislative;
2. **efficientamento e produttività:** completare la riorganizzazione dei processi produttivi "core" dell'azienda per l'ulteriore riduzione dei costi ed incremento della produttività;
3. **sviluppo rete di integrazione europea:** completare le connessioni con la rete europea, rendendo più efficienti i nodi ed i tracciati principali della rete europea;
4. **superamento colli di bottiglia sulle linee e nei nodi:** garantire una equilibrata continuità della capacità dei singoli elementi della rete, evitando che la capacità offerta dai nuovi elementi non sia totalmente utilizzabile a causa di "strozzature" in corrispondenza degli accessi alle grandi aree urbane e di snodo per le diverse direttrici di traffico;
5. **incremento qualità dell'offerta:** elevare il livello dei servizi offerti alle imprese ferroviarie clienti ed ai viaggiatori nelle stazioni attraverso l'ottimale dimensionamento della capacità ed il miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura;

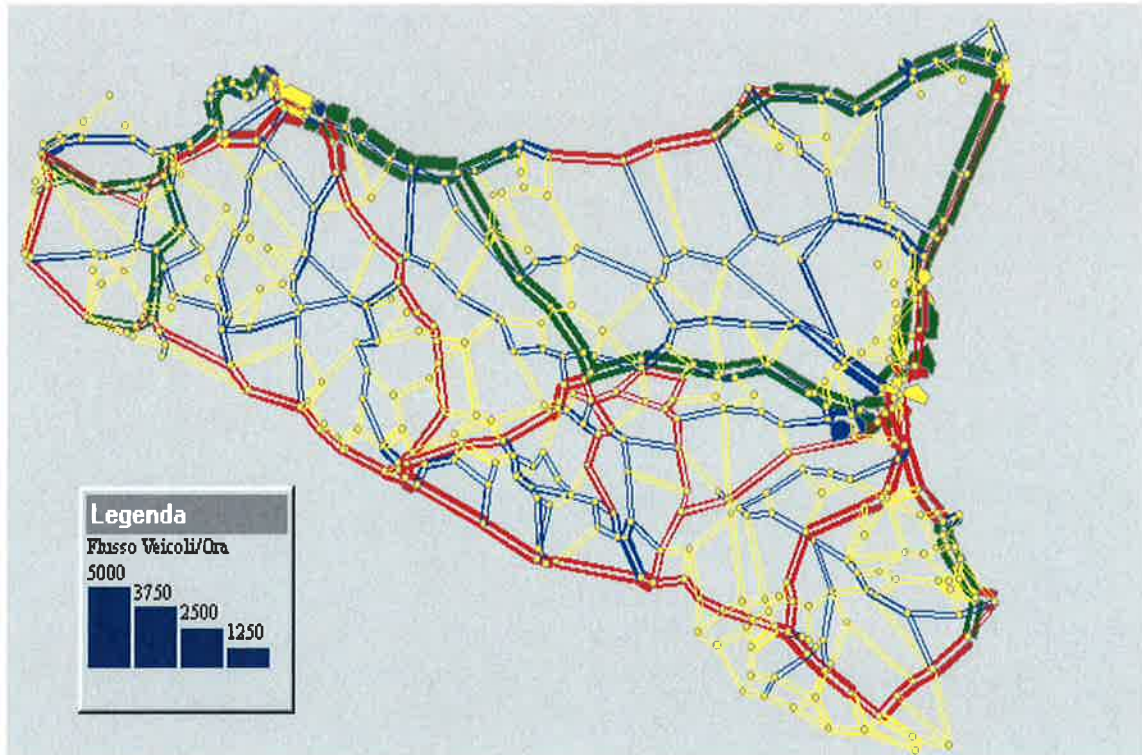


6. **sviluppo rete merci:** accrescere gli itinerari specificatamente dedicati al servizio merci e rafforzare la rete dei terminali per sfruttare al meglio le potenzialità dell'infrastruttura, riequilibrando il sistema di rete ed agevolando la gestione delle criticità di esercizio;
7. **ulteriori investimenti al Sud:** incrementare la dotazione infrastrutturale ferroviaria nelle aree del Mezzogiorno per allentare i vincoli da trasporto e favorire il processo di convergenza nei tassi di crescita economica.

### 4.3 Programmazione di livello regionale

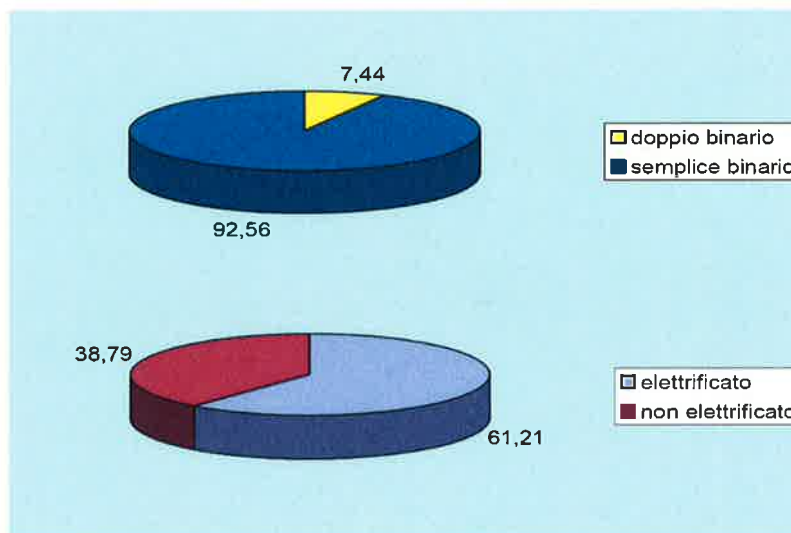
#### 4.3.1 Il Piano Regionale dei Trasporti

Per avere un quadro esauriente del sistema infrastrutturale siciliano si è fatto riferimento al Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità, piano direttore approvato dalla Giunta Regionale con Del. N.322 del 11.10.2002, che come presupposto agli indirizzi di pianificazione sviluppa una analisi conoscitiva dello stato attuale. Relativamente al trasporto su gomma emerge con chiarezza che la dotazione infrastrutturale viaria a servizio del traffico di interesse regionale risulta insufficiente a garantire livelli di accessibilità omogenei su tutto il territorio isolano, ed in particolar modo al sistema dei nodi urbani e dei contesti insediativi dell'interno. Arterie stradali con un tracciato plano-altimetrico caratteristico di strade di interesse locale si trovano ad essere inserite in itinerari di interesse regionale, con la confluenza, su una medesima arteria stradale, di traffico con caratteristiche eterogenee e, quindi, al decadimento dei livelli di servizio e di sicurezza per tutti i fruitori dell'arteria stessa. Nella figura seguente una rappresentazione schematica della rete viaria isolana con i relativi flussi in veicoli/ora (fonte Piano Regionale dei Trasporti).



Il Piano dei Trasporti segnala una prevalenza del trasporto privato rispetto al trasporto pubblico effettuato per il 6,5% col sistema ferroviario e per il 25,8% su gomma sul sistema stradale (dati del 2002). Si legge testualmente che *“Il dato relativo al trasporto su ferro è tuttavia rilevante se si considera che l’offerta prodotta è di circa il 26% della totale offerta del Trasporto Pubblico Locale. (...) L’assenza, allo stato attuale, di un’integrazione fra trasporto pubblico gommato e ferroviario ha generato duplicazione dei servizi in alcune località e carenze in altre, provocando la perdita di competitività del mezzo pubblico a favore del mezzo di trasporto individuale.”* La rete ferroviaria siciliana è costituita principalmente dalle dorsali Palermo–Messina e Messina–Catania–Siracusa. La Sicilia ha una copertura di 1449 Km. di rete ferroviaria distribuita su un territorio di 25.710 Km<sup>2</sup>, con una densità media di 56 m. di rete per Km<sup>2</sup>. Nella tabella che segue si riporta una lettura sintetica della tipologia della rete, mentre il successivo grafico rappresenta in percentuale rispettivamente le linee a doppio binario e semplice binario ed elettrificate e non. I dati provengono da un dossier sul trasporto ferroviario del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni della Regione Sicilia del 2003.

TIPOLOGIA DI RETE	KM	%
Doppio elettrificato	108,00	7,44
Doppio non elettrificato	-	-
Semplice elettrificato	779,00	53,77
Semplice non elettrificato	562,00	38,79
<b>TOTALE IN LINEA</b>	<b>1449,00</b>	<b>100,00</b>



Per il sistema ferroviario il Piano prevede interventi mirati a migliorare la connettività della rete ferroviaria nell'Isola e il livello di integrazione con gli altri modi di trasporto, sia nel settore del trasporto passeggeri, per il ruolo che il sistema ferroviario andrà a svolgere nell'ambito del trasporto pubblico locale (in connessione con il sistema di trasporto pubblico su gomma), sia nel settore del trasporto merci, in vista del potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la costruzione di centri di interscambio merci (interporti) in punti strategici del territorio regionale.

I criteri di selezione degli interventi fanno riferimento:

- al recupero dell'efficienza di base delle infrastrutture ferroviarie;
- alla capacità di incidere sulla funzionalità delle tratte prescelte;
- al miglioramento delle condizioni ambientali;
- allo stato del progetto;
- alle interazioni e connessioni con altre misure;

Ulteriori interventi sulla rete ferroviaria dovranno essere individuati tramite un Progetto per il potenziamento del sistema ferroviario, il cui finanziamento viene previsto dall' APQ ferrovie.

Gli obiettivi principali individuati sono finalizzati:

- alla razionalizzazione degli impianti di stazione e dei nodi;
- alla velocizzazione delle linee mediante correzioni di tracciato;
- alla eliminazione dei passaggi a livello in modo da aumentare la regolarità della circolazione ferroviaria e la fluidità di quella stradale;
- all'ammodernamento delle tecnologie anche ai fini della riduzione dei costi di gestione delle linee ferroviarie;
- all'ammodernamento del materiale rotabile;
- all'aumento della potenzialità di alcune tratte;
- all'integrazione ferro-gomma.

Gli interventi previsti riguardano:

- interventi sulla rete di interesse nazionale (Messina-Catania-Siracusa e Messina-Palermo);
- interventi sui nodi, sui sistemi metropolitani ed urbani e sulla rete di interesse regionale.

Gli interventi prioritari sulla rete di interesse nazionale, (rete SNIT - Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), sono costituiti dal completamento del raddoppio di tratte sulla linea Messina-Catania-Siracusa e sulla linea Messina-Palermo.

Per gli interventi di interesse regionale è risultato invariante l'intervento di velocizzazione sulla linea Palermo-Agrigento ed in particolare nel tratto Fiumetorto-Agrigento.

Riguardo agli interventi sui sistemi metropolitani e urbani, essi concernono le linee ferroviarie nelle aree comprensoriali di Palermo, Catania e Messina. In particolare, per le aree di Palermo e Catania si prevede il completamento del raddoppio dei binari, la realizzazione di numerose fermate, includendo il collegamento con i rispettivi aeroporti, e l'adeguamento delle tecnologie a supporto della circolazione dei treni. Si tratta di opere finalizzate a conferire alla linea ferroviaria la necessaria funzione di asse di riferimento per il complessivo assetto della mobilità dei comprensori attraversati, e pertanto di elevata utilità ai fini della preservazione dell'ambiente e della decongestione delle reti stradali urbane ed extraurbane.

Il complesso degli interventi sul sistema ferroviario considerati prioritari, con l'indicazione dei relativi finanziamenti disponibili e delle risorse finanziarie ancora da reperire, è riportato nella tabella B allegata al Piano. L'intervento in oggetto non è citato tra quelli previsti. In proposito il Piano riporta quanto segue:

*“In aggiunta a questi, va attentamente valutata l’opportunità di eseguire interventi su ulteriori linee ferroviarie, definite di bacino in quanto a prevalente servizio di ambiti circoscritti ma non per questo necessariamente a domanda debole, le quali potrebbero, se adeguatamente potenziate e ammodernate, svolgere un ruolo significativo nel sistema dei trasporti regionale. Per tali linee, il cui elenco è riportato nella tabella dell’allegato F, sono previsti in APQ ferrovie specifici studi di fattibilità. Una particolare citazione merita al riguardo il collegamento tra Palermo e Catania, che qualora assicurato interamente con un doppio binario capace di connotarlo con innovative caratteristiche di rapidità e cadenzamento modificherebbe profondamente l’intero assetto trasportistico dell’isola. Detto collegamento, infatti, se riguardato in uno con quello tra Messina e Catania, il cui completo raddoppio costituisce già, come visto, intervento prioritario, verrebbe a costituire una basilare dorsale di riferimento, nel contesto di adeguati modelli di integrazione modale, per la mobilità di merci e persone non solo in ambito regionale ma anche - e ancor più nella prospettiva dell’attraversamento stabile dello Stretto - per i collegamenti con il resto del Paese e con l’Europa, conferendo maggior effetto e valore alla centralità geografica dell’isola nell’area mediterranea.”*

#### 4.4 Valutazione delle coerenze e criticità

Il progetto in esame rientra tra quelli finalizzati all’implementazione del cosiddetto “Corridoio I”, denominato anche “Progetto prioritario 1” (Decisione n. 884/2004/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004), uno dei corridoi della rete Transeuropea dei Trasporti (Corridoi “RTE-T) dell’Unione Europea.

A livello nazionale l’intervento trova riscontro diretto:

- nel 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per gli anni 2010 – 2013 del Ministero delle Infrastrutture e trasporti;
- nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, in particolare nel Programma Operativo Regionale 2007-2013 della Regione Sicilia;
- nelle linee strategiche RFI, espone nel Piano di Priorità degli Investimenti, approvato dal CIPE in data 30 gennaio 2008 come Contratto di Programma 2007-2011, tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato SpA.

A livello regionale l’intervento trova riscontro diretto nel Piano Regionale dei Trasporti.

## 5 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

### 5.1 Contenuti e indicazioni

#### 5.1.1 Pianificazione Regionale

L'analisi del sistema dei vincoli e della programmazione territoriale è stata condotta attraverso la lettura complementare degli strumenti di pianificazione disponibili su scala regionale e provinciale. Gli elaborati grafici di sintesi redatti (Carta dei vincoli e Carta delle aree protette e dei siti Natura 2000) sono stati sviluppati attraverso l'elaborazione dei dati geografici pubblicati per lo più in ambiente GIS, sui sistemi informativi territoriali nazionali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali), regionali e provinciali. Nel seguito si illustrano sinteticamente i piani ed i programmi territoriali utili alla definizione del quadro dei vincoli e delle aree protette dei territori coinvolti.

#### 5.1.2 Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale

Le Linee Guida del PTPR della Sicilia sono state approvate con decreto 6080 del 21/05/1999 su parere favorevole reso dal Comitato Tecnico Scientifico nella del 30 aprile 1996 se pur non di recente compilazione, le Linee Guida continuano a mantenere la funzione di indirizzo e schema metodologico per la pianificazione ambientale regionale. Il documento ha identificato sul territorio regionale 18 aree di analisi omogenee, per ciascuna delle quali ha sviluppato un quadro conoscitivo articolato in sistemi (biotico e abiotico) e componenti, intesi come elementi strutturanti del paesaggio. Le aree individuate dal PTPR sono:

- 1) Area dei rilievi del trapanese
- 2) Area della pianura costiera occidentale
- 3) Area delle colline del trapanese
- 4) Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano
- 5) Area dei rilievi dei monti Sicani
- 6) Area dei rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo
- 7) Area della catena settentrionale (Monti delle Madonie)
- 8) Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi)
- 9) Area della catena settentrionale (Monti Peloritani)
- 10) Area delle colline della Sicilia centro-meridionale
- 11) Area delle colline di Mazzarino e Piazza Armerina
- 12) Area delle colline dell'ennese

- 13) Area del cono vulcanico etneo
- 14) Area della pianura alluvionale catanese
- 15) Area delle pianure costiere di Licata e Gela
- 16) Area delle colline di Caltagirone e Vittoria
- 17) Area dei rilievi e del tavolato ibleo
- 18) Area delle isole minori.

Nel quadro di questa articolazione territoriale le Linee Guida hanno demandato la pianificazione di dettaglio ad una scala locale; sono stati redatti dalle competenti Soprintendenze ai Beni Culturali e Ambientali i Piani Territoriali d'Ambito, anche se la maggior parte sono in corso di approvazione e pertanto non ancora vigenti. Nessuno dei piani che riguardano il territorio allo studio è alla data odierna 25 marzo 2011 vigente, ma i repertori cartografici tematici e le indagini sullo stato dei luoghi degli stessi piani sono un prezioso strumento di lettura ed interpretazione territoriale riportato nelle carte tematiche allegate.

#### 5.1.2.1 La pianificazione paesistica e territoriale d'ambito

Degli ambiti territoriali individuati dal PTPR, il corridoio interessato dall'attuale progettazione preliminare e dal presente SIA interessa l'ambito 12 "Area delle colline dell'enneese", il 13 "Area del cono vulcanico etneo" e il 14 "Area della pianura alluvionale catanese". Nel seguito si riporta una descrizione sintetica dei contesti attraversati sotto il profilo paesaggistico, morfologico, storico culturale e territoriale, elaborata con riferimento ai contenuti della pianificazione d'ambito.

##### **Ambito delle colline dell'enneese**

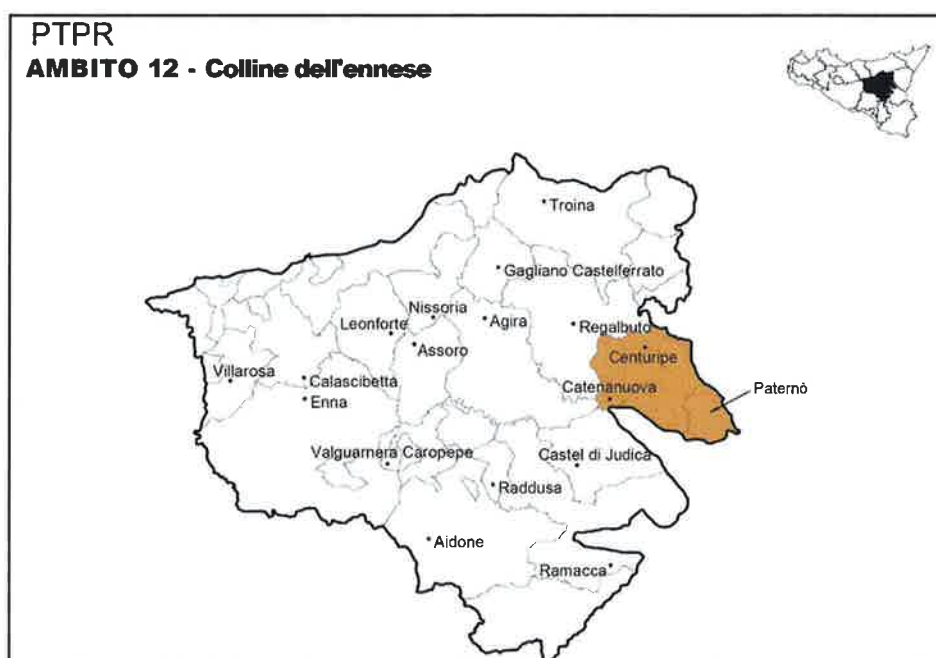
L'ambito è caratterizzato dal paesaggio del medio-alto bacino del Simeto. Le valli del Simeto, del Troina, del Salso, del Dittaino e del Gornalunga formano un ampio ventaglio delimitato dai versanti montuosi dei Nebrodi meridionali e dei rilievi degli Erei, che degradano verso la piana di Catania e che definiscono lo spartiacque fra il mare Ionio e il mare d'Africa. Il paesaggio ampio e ondulato tipico dei rilievi argillosi e marnoso-arenaci è chiuso verso oriente dall'Etna. La vegetazione naturale ha modesta estensione ed è limitata a poche aree che interessano la sommità dei rilievi più elevati (complesso di monte Altesina, colline di Aidone e Piazza Armerina) o le parti meno accessibili delle valli fluviali (Salso).

Il disboscamento nel passato e l'abbandono delle colture oggi, hanno causato gravi problemi alla stabilità dei versanti, l'impovertimento del suolo, e fenomeni diffusi di erosione.

La monocoltura estensiva dà al paesaggio agrario un carattere di uniformità che varia di colore con le stagioni e che è interrotta dalla presenza di emergenze geomorfologiche (creste calcaree, cime emergenti) e dal modellamento del rilievo.

La centralità dell'area come nodo delle comunicazioni e della produzione agricola è testimoniata dai ritrovamenti archeologici di insediamenti sicani, greci e romani. In età medievale prevale il ruolo strategico-militare con una ridistribuzione degli insediamenti ancora oggi leggibile. Gli attuali modelli di organizzazione territoriale penalizzano gli insediamenti di questa area interna rendendoli periferici rispetto alle aree costiere.

La figura seguente illustra l'Ambito 12 del Piano Territoriale Paesistico Regionale, "Colline dell'ennese", in cui sono evidenziati i comuni di Catenanuova, Centuripe e Paternò (solo parzialmente) che ricadono in questo territorio.



**Figura 5 - Ambito 12: colline dell'ennese (fonte PTPR). In evidenza i comuni di Catenanuova, Centuripe e Paternò (solo parzialmente).**

### Area del cono vulcanico etneo

L'edificio vulcanico dell'Etna posto su un banco argilloso sottomarino ricoperto dalle effusioni di basalto lavico si innalza tra il mare, le valli dell'Alcantara e del Simeto e la piana di Catania, dominando con il suo caratteristico profilo tutta la Sicilia orientale. Elementi naturali ed evoluzione storica si completano nel costruire questo paesaggio. La varietà di ambienti, la ricchezza della vegetazione di tipo naturale e delle colture agricole, e la particolarità del contesto fisico e degli elementi morfologici (valloni, radiali, terrazze, crateri avventizi, caldere collassate) costituiscono un paesaggio unico da proteggere e salvaguardare. Il paesaggio vegetale è riconducibile a tipologie articolate in fasce altimetriche. La macchia mediterranea e i giardini di agrumi coprono gran parte delle falde orientali del vulcano fino a 500 m. L'agricoltura intensiva del vigneto, dei frutteti e del pistacchio si inserisce contrastando il desolato paesaggio delle colate laviche e si estende sino ai 1500 metri. Le colture sono frazionate da fitte recinzioni, strade e stradine interpoderali e terrazzamenti. Oltre i 1500 metri la morfologia dei versanti si fa più rigida e accidentata e sino ai 2000 metri si alternano i boschi di castagno, faggio e betulla e al di sopra ancora l'ambiente risulta particolarmente arido, vero e proprio deserto di altitudine unico in Sicilia.



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

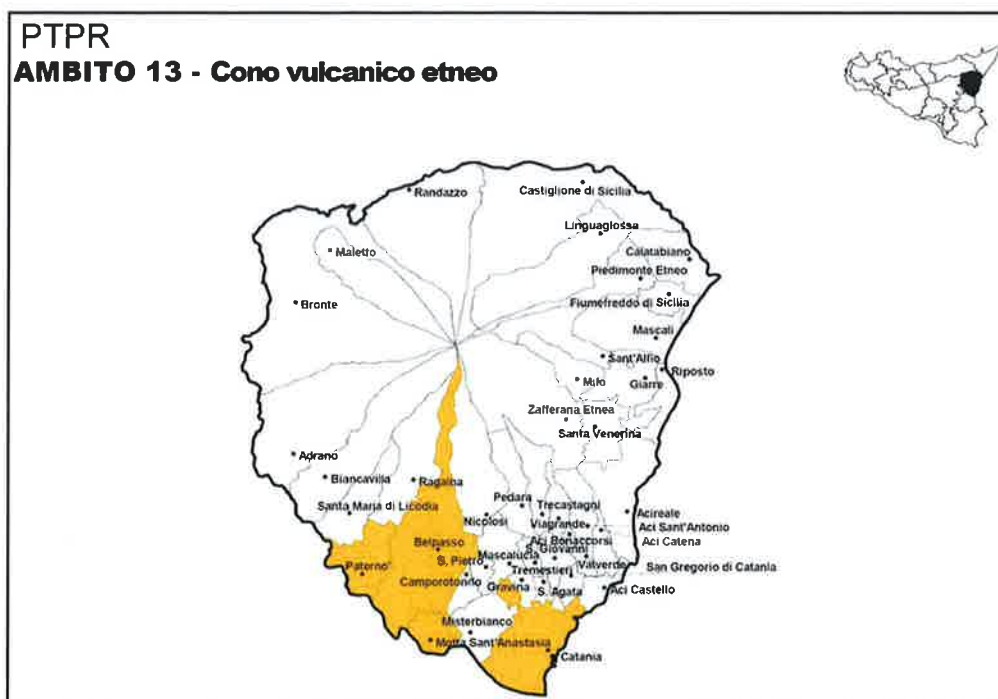
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOP	A	40 di 53

La fascia costiera offre un altro paesaggio particolare con promontori e piccole insenature, imponenti scogliere, terrazze, falesie, strette spiagge limitate da scarpate e caratterizzate dal contrasto tra il nero intenso della roccia e il verde della lussureggiante vegetazione. L'insediamento risale al periodo della colonizzazione greca che ha interessato principalmente le aree più fertili della costa. Nell'attuale organizzazione a corona dei centri è ancora leggibile il sistema insediativo normanno con la cintura di fortezza intorno al vulcano a guardia della principali direttrici di penetrazione verso la Sicilia settentrionale e interna. La struttura dell'insediamento è stata fortemente influenzata dai diversi tipi di economia agraria e dalle distinte colture locali legate alla pianura e alla montagna. Il mare, via di comunicazione privilegiata nel passato, ha determinato il sorgere di insediamenti con un'economia dinamica e di scambio che gravita attorno ai centri costieri di Giarre, Riposto e Acireale.

In questo paesaggio vario ed esuberante si inseriscono splendide ville dallo stile barocco all'eclettico e al liberty. Acireale, posta sul terrazzo lavico della Timpa che degrada con forte pendenze verso il mare ha una buona autonomia rispetto a Catania e svolge una funzione ordinatrice dell'insediamento dei paesi vicini montani e costieri che si susseguono intercalati da fitte macchie di agrumi e da poveri insediamenti di pescatori e contadini e da ville. L'urbanizzazione della fascia costiera, determinata dalla crescita della città di Catania oltre i confini comunali, costituisce un continuum urbanizzato con le preesistenze e con i centri minori.

Ben diversa è la fisionomia nel versante occidentale dove più consistenti sono le tracce di sopravvivenza del bosco e di tratti culturali montani. L'insediamento è concentrato in alcuni grossi centri storicamente di riferimento. Randazzo per le zone più a nord, e Paternò per quelle a sud sono centri di confine tra la montagna e il mare. Paternò denota oggi una sua identità economico-territoriale, una certa autonomia rispetto a Catania per beni e servizi di livello intermedio ed esercita funzioni attrattive per i centri contigui e per i comuni limitrofi del pedemonte etneo.

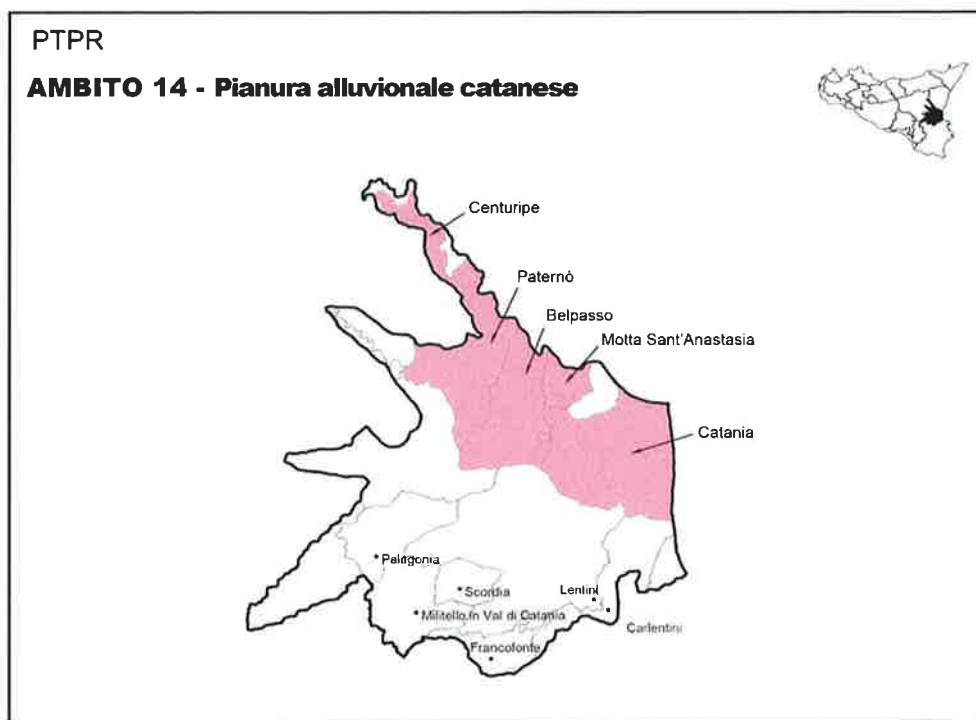
La città di Catania posta sulle basse pendici del versante meridionale dell'Etna, si colloca al centro delle vie di comunicazione che provengono dallo Stretto e dalla Sicilia interna, una posizione che ne ha fatto il principale polo di attrazione della Sicilia orientale. L'intenso processo insediativo ha portato alla formazione di una vasta area metropolitana che comprende la zona costiera e collinare più densamente popolata e urbanizzata da Paternò ad ovest ad Acireale a nord. I comuni etnei, immediatamente a ridosso di Catania, già nel secolo scorso luoghi di villeggiatura delle élites catanesi, costituiscono dei quartieri dormitorio della città. La crescita demografica ed edilizia, infatti, non si è accompagnata ad una trasformazione delle economie agricole locali preesistenti. I nuovi residenti continuano a svolgere la propria attività nel capoluogo generando forti fenomeni di pendolarismo.



**Figura 6 - Ambito 13: cono vulcanico etneo (fonte PTPR). In evidenza i comuni di Belpasso, Catania, Motta Sant'Anastasia e Paternò.**

### **Area della pianura alluvionale catanese**

L'ambito è caratterizzato dal paesaggio della piana di Catania che occupa la parte più bassa del bacino del Simeto e trova continuazione nella piana di Lentini. Formata dalle alluvioni del Simeto e dai suoi affluenti che scorrono con irregolari meandri un po' incassati, la piana è una vasta conca, per secoli paludosa e desertica, delimitata dagli ultimi contrafforti degli Erei e degli Iblei e dagli estremi versanti dell'Etna, che degrada dolcemente verso lo Ionio formando una costa diritta e dunosa. La piana nota nell'antichità come Campi Lestrigoni decade in epoca medievale con la formazione di vaste aree paludose che hanno limitato l'insediamento. È in collina che vivono le popolazioni in età medioevale (Palagonia, Militello in Val di Catania, Francofonte) mentre nel XVII secolo vengono fondate Scordia, Ramacca e Carlentini. L'assenza di insediamento e la presenza di vaste zone paludose in passato favorì le colture estensive basate sulla cerealicoltura e il pascolo transumante. Il paesaggio agrario della piana in netto contrasto con le floride colture legnose (viti, agrumi, alberi da frutta) diffuse alle falde dell'Etna e dei Monti Iblei è stato radicalmente modificato dalle opere di bonifica e di sistemazione agraria che hanno esteso gli agrumeti e le colture ortive. Vicino Catania e lungo la fascia costiera si sono invece insediate rilevanti attività industriali, grandi infrastrutture e case di villeggiatura vicino alla foce del Simeto. La continuità delle colture agrumicole ha attenuato anche il forte contrasto tra la pianura e gli alti Iblei che vi incombono, unendola visivamente alla fascia di piani e colli che dal torrente Caltagirone si estendono fino a Lentini e Carlentini.



**Figura 7 - Ambito 14: pianura alluvionale catanese (fonte PTPR). In evidenza i comuni di Belpasso, Catania, Centuripe, Motta Sant'Anastasia e Paternò.**

Le **Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale** riportano una normativa di riferimento per la redazione dei piani Paesistici Provinciali e dettano una normativa transitoria di tutele in attesa dell'approvazione dei singoli Piani Paesistici Provinciali.

Il WEB GIS del Piano Paesaggistico regionale della Sicilia è stato realizzato nell'ambito del progetto di gestione delle informazioni relative alle tematiche paesaggistiche con i fondi P.O.R. Sicilia 2000-2006 Misura 2.02 Azione C. Gli obiettivi sono la sistematizzazione delle conoscenze sulle tematiche paesaggistiche regionali e la rappresentazione cartografica e dei contenuti metodologici, tematici e normativi dei Piani Territoriali Paesaggistici della Regione Siciliana.

Attraverso il Sito è possibile accedere a:

1) le Linee Guida del P.T.P.R., approvate con decreto 6080 del 21/05/1999, che costituiscono un importante documento metodologico e di programmazione in campo regionale

2) I Piani Paesaggistici adottati e in corso di approvazione:

- P.P. dell'Arcipelago delle Egadi

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	43 di 53

- P.P. dell'Ambito 1 ricadente nella provincia di Trapani e interessante i comuni di Buseto Palizzolo, Castellammare del Golfo, Custonaci, Erice, San Vito Lo Capo e Valderice
- P.P. della provincia di Caltanissetta
- P.P. dell'Abito 9 della provincia di Messina

3) I Piani Paesaggistici non ancora vigenti e in fase istruttoria propedeutica alla loro adozione:

- 23 Piani Paesaggistici d'Ambito redatti dalle competenti Soprintendenze BB.CC.AA.
- P.P. dell'Arcipelago delle Pelagie

Di questi sono offerte in consultazione solo le carte tematiche di analisi, in attesa dell'adozione dei piani.

I Piani Territoriali Paesaggistici approvati:

- P.P. dell'Isola di Ustica, con decreto del 28.05.1997, pubblicato sulla G.U.R.S. n.30 del 21.06.1997.
- P.P. dell'Isola di Pantelleria, con decreto n. 8102 del 12.12.1997, pubblicato sulla G.U.R.S. n.8 del 14.02.1998.
- P.P. dell'Arcipelago delle Eolie, con decreto n.5180 del 23/02/01, pubblicato sulla G.U.R.S. n.11 del 16.03.2001.

non sono attualmente consultabili attraverso il Sito, in attesa degli esiti del loro adeguamento al Decreto Legislativo 42/04.

Ad oggi 25 marzo 2011 risultano vigenti solo i Piano Paesistici Provinciali dei seguenti ambiti (fonte: sito Regione Sicilia, Assessorato Beni Culturali dell'Identità Siciliana):

PP Isole minori:

- Isole Egadi
- Isole Eolie
- Isola di Pantelleria
- Isola di Ustica

PP d'Ambito:

- Caltanissetta
- Messina (ambito 9)
- Ragusa
- Trapani (ambito 1)

Risultano invece non vigenti i Piani Paesistici Provinciali dei seguenti Ambiti:

- Agrigento (ambiti 2, 3 10, 11, 15, Isole Pelagie)
- Catania (ambiti 8, 11, 12, 14, 16)
- Enna (ambito 11)
- Messina (ambito 8)
- Palermo (ambiti 3, 5, 7, 10)
- Siracusa (ambiti 14, 17)
- Trapani (ambito 2)

Si riporta di seguito uno stralcio dalla normativa del PTPR della regione Sicilia:

### **Titolo I**

#### **Indirizzi Generali**

##### **Art.1 Ruolo ed obiettivi del Piano Territoriale Paesistico Regionale**

*Il paesaggio della Regione Siciliana, connotato da valori ambientali e culturali, è dichiarato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale bene culturale e ambientale ed è tutelato come risorsa da fruire e valorizzare.*

*L'Assessorato Regionale dei Beni Culturali ed Ambientali, in attuazione dell'art. 3 della L.R. 1 agosto 1977, n. 80, e dell'art. 1 bis della legge 8 Agosto 1985, n. 431, al fine di assicurare specifica considerazione ai valori paesistici e ambientali del territorio regionale, analizza ed individua le risorse culturali e ambientali, e fornisce indirizzi per la tutela e il recupero delle stesse mediante il Piano Territoriale Paesistico Regionale. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale persegue i seguenti obiettivi generali:*

- a) stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;*
- b) valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;*
- c) miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni.*

##### **Art.5 Efficacia delle Linee Guida.**

*Nei territori dichiarati di interesse pubblico ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 e dell'art. 1 della legge 8 agosto 1985, n. 431, nonché nelle aree sottoposte alle misure di salvaguardia previste dall'art. 5 della legge regionale 30 aprile 1991, n. 15, l'Amministrazione Regionale dei Beni Culturali e*

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	45 di 53

*Ambientali e i suoi uffici centrali e periferici fondano l'azione di tutela paesistico-ambientale e i provvedimenti in cui essa si concreta, sulle Linee Guida dettate con riferimento ai sistemi e alle componenti di cui all'art. 3, tenendo conto dei caratteri specifici degli ambiti territoriali di cui all'art. 4.*

*Per i suddetti territori gli stessi uffici provvedono a tradurre le Linee Guida in Piani Territoriali.*

*In questi territori, i piani urbanistici redatti dalle Province Regionali e dai Comuni e i piani territoriali dei Parchi Regionali redatti ai sensi dell'art. 18 della L.R. 6 maggio 1981, n. 98 e i regolamenti delle riserve naturali di cui all'art. 6 della L.R. n. 98/81 avranno cura di recepire le indicazioni delle linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale.*

*Nei territori non soggetti a tutela ai sensi delle leggi sopracitate, le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale valgono quale strumento propositivo, di orientamento e di conoscenza per la pianificazione territoriale provinciale e per la pianificazione urbanistica comunale.*

## **5.2 Valutazione delle coerenze e criticità**

Il progetto in esame si inserisce all'interno di ambiti paesaggistici in cui non sono stati ancora approvati i relativi Piani Paesaggistici Provinciali e pertanto è assoggettato ai vincoli citati nell'art 5 Efficacia delle Linee guida che attualmente sono stati tutti ricompresi all'interno del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i

## 6 PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Il bacino del Fiume Simeto, l'area compresa tra il bacino del Fiume Simeto e il bacino del Fiume San Leonardo e i bacini endoreici dei Laghi di Maletto e Pergusa ricadono nel versante orientale dell'Isola, sviluppandosi, principalmente, nei territori delle province di Catania, Enna, Messina e marginalmente nei territori delle province di Siracusa e Palermo e ricoprendo in totale una estensione di circa 4.168,93 Km<sup>2</sup>. In particolare, il bacino del Fiume Simeto occupa un'area complessiva di 4.029 Km<sup>2</sup>, l'area intermedia tra il bacino del Fiume Simeto e il bacino del Fiume San Leonardo insiste su una superficie complessiva di circa 110,80 Km<sup>2</sup>, mentre il Lago di Maletto ricopre circa 21,17 Km<sup>2</sup> e il Lago di Pergusa 7,96 Km<sup>2</sup>. I territori comunali ricadenti all'interno dell'area in esame, suddivisi in base alle province di appartenenza, sono di seguito riportati:

- provincia di Catania: Adrano, Belpasso, Biancavilla, Bronte, Caltagirone, Castel di Iudica, Castiglione di Sicilia, Catania, Grammichele, Licodia Eubea, Maletto, Maniace, Militello V.C., Mineo, Mirabella Imbaccari, Misterbianco, Motta S. Anastasia, Nicolosi, Palagonia, Paternò, Raddusa, Ragalna, Ramacca, Randazzo, San Cono, Scordia, Santa Maria di Licodia, San Michele di Ganzaria, Vizzini, Zafferana Etnea;
- provincia di Enna: Agira, Aidone, Assoro, Calascibetta, Catenanuova, Centuripe, Cerami, Enna, Gagliano Castel Ferrato, Leonforte, Nicosia, Nissoria, Piazza Armerina, Regalbuto, Sperlinga, Troina, Valguarnera Caropepe;
- provincia di Messina: Alcara Li fusi, Capizzi, Caronia, Castel di Lucio, Cesarò, Galati Mamertino, Longi, Mistretta, San Fratello, San Teodoro, Tortorici.; provincia di Palermo: Gangi, Geraci Siculo;
- provincia di Siracusa: Carlentini, Lentini;
- provincia di Caltanissetta: Mazzarino.

Nel presente capitolo vengono descritti ed evidenziati, per ogni singolo tratto del tracciato in progetto, tutti gli elementi di potenziale criticità definiti all'interno degli studi per il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'area in esame. In relazione a quanto riportato nelle suddette cartografie tematica, tali elementi vengono di seguito descritti dividendo le criticità connesse agli elementi geomorfologici da quelle legate alla pericolosità idraulica.

### 6.1 Criticità geomorfologiche

Nel seguito vengono descritte, singolarmente, le differenti carte tematiche relative agli elementi di criticità geomorfologica presenti nel settore di interesse, dividendo le cartografie relative alla pericolosità e al rischio geomorfologico da quelle relative ai fenomeni di dissesto. Sebbene il tracciato in progetto non interferisca direttamente con nessuno degli areali di pericolosità e/o rischio da frana perimetrati nell'ambito del PAI, vengono riportati e descritti sinteticamente tutti quegli elementi cartografici in cui sono presenti areali di criticità significativi relativamente al settore di studio, tralasciando i rimanenti.

Carta della pericolosità e del rischio geomorfologico – Sezione 633010

In tale elaborato si evidenzia come, ad est dell’abitato di Catenanuova, siano presenti alcuni corpi di frana a cui sono stati attribuiti un grado di pericolosità medio ed un grado di rischio idrogeologico nullo, quest’ultimo relativo alla scarsa urbanizzazione dell’area e presenza di strutture particolarmente in pericolo.

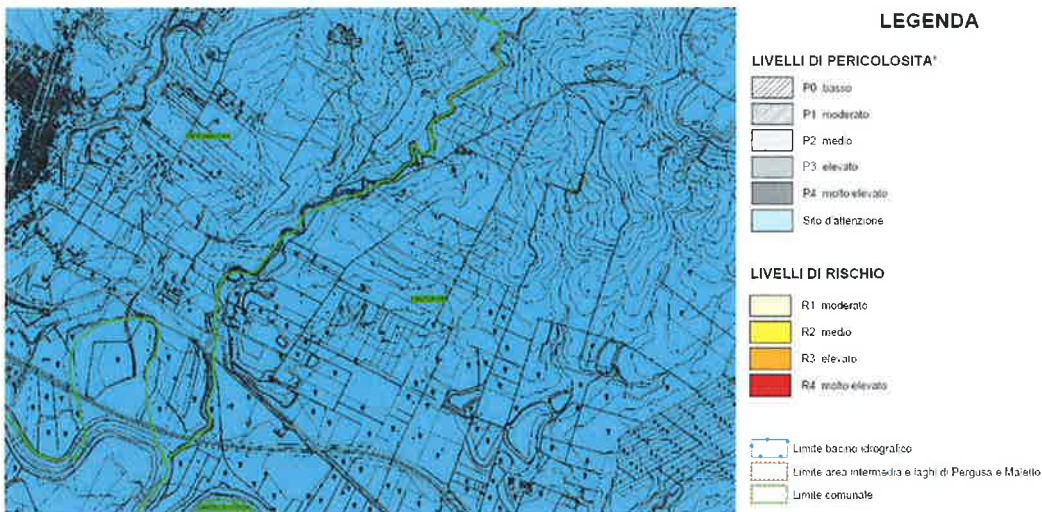


Figura 8 - Stralcio della “Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico” della sezione 633010

Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico – Sezione 633050

Nella specifica sezione di tale elaborato cartografico, risulta che a nord-ovest dell’attuale tracciato ferroviario è presente un’area di criticità suddivisa, in particolare, in quattro sub-zone a vario grado di pericolosità e rischio.

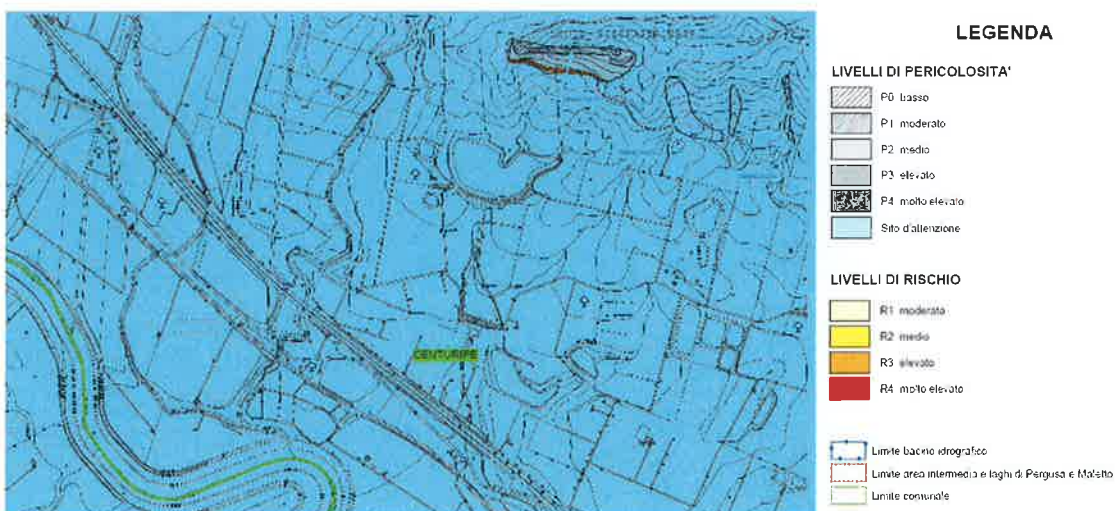


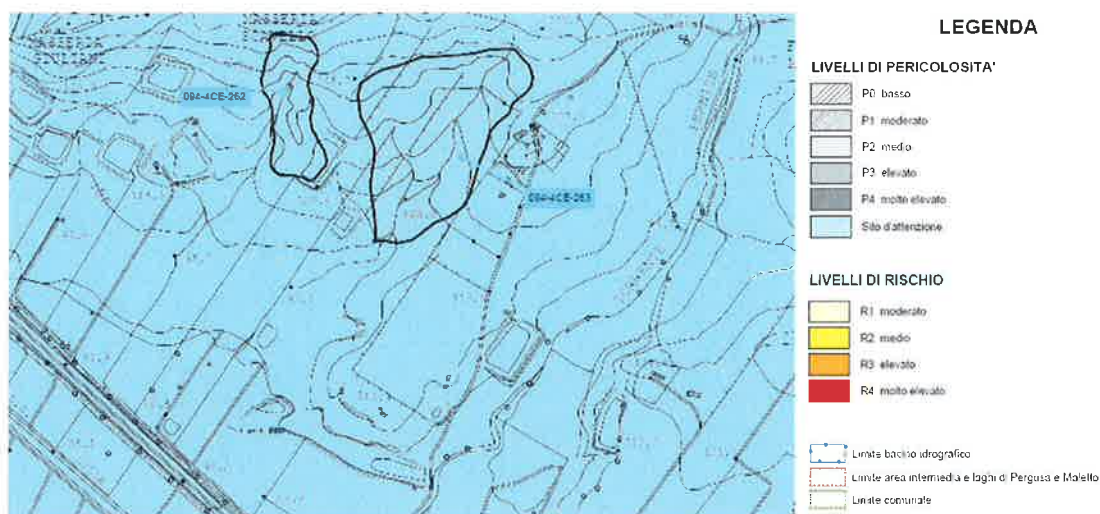
Figura 9 - Stralcio della “Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico” della sezione 633050



All'area avente maggiore estensione è stato attribuito un grado di pericolosità medio e un rischio idrogeologico elevato, mentre l'adiacente settore orientale è stato classificato con grado di pericolosità media e rischio idrogeologico nullo. Infine, muovendosi ancora verso est le rimanenti aree sono state classificate con un basso grado di pericolosità ed un rischio nullo.

Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico – Sezione 633060

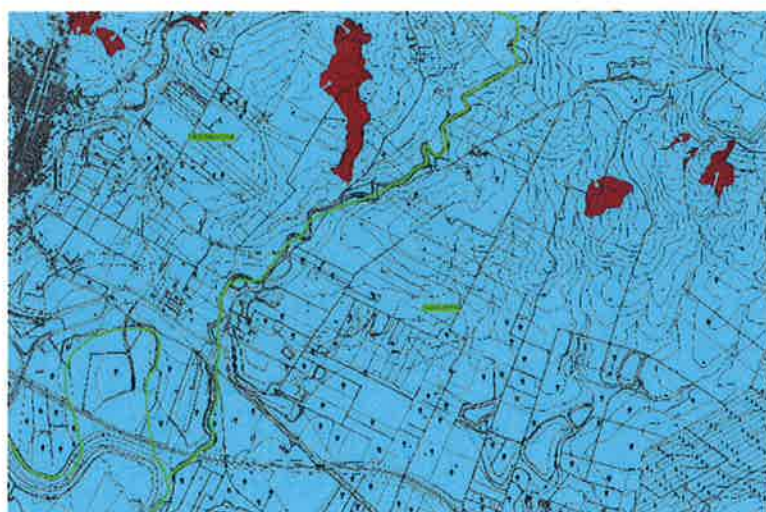
Dallo stralcio dell'elaborato cartografico risulta che, ad ovest del Torrente Pernice, sono presenti due areali a cui è stato attribuito un moderato grado di pericolosità ed un rischio nullo.



**Figura 10 - Stralcio della “Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico” della sezione 633060**













Carta dei Dissesti – Sezione 633010

In tale elaborato sono riportate le aree interessate da diverse tipologie di fenomeni franosi a vario grado di attività. Nello specifico, ad est dell'abitato di Catenanuova sono presenti degli areali interessati da movimenti franosi differenziati in base alla tipologia di movimento aventi, nel complesso, uno stadio attivo. Il settore meridionale, per esempio, dell'area ad estensione maggiore è stato classificato come area franosa poiché interessato da fenomeni di erosione accelerata, mentre il settore settentrionale è affetto da un'erosione di tipo calanchivo. Ancora spostandosi verso est si riconosce, infine, un'area soggetta a deformazioni superficiali lente.










**LEGENDA**

**TIPOLOGIA**

-  Crollo e/o ribaltamento
-  Colamento rapido
-  Sprofondamento
-  Scorrimento
-  Frana complessa
-  Espansione laterale o deformazione gravitativa (DGPV)
-  Colamento lento
-  Area a frangenti diffusa
-  Deformazione superficiale lenta
-  Calanco
-  Dissesti conseguenti ad erosione accelerata
-  Sito d'attenzione

**STATO DI ATTIVITA'**

-  Attivo
-  Inattivo
-  Quiescente
-  Stabilizzato artificialmente o naturalmente

-  Limite bacino idrografico
-  Limite area intermedia e laghi di Pergusa e Maletto
-  Limite comunale

**Figura 11 - Stralcio della "Carta dei Dissesti" della sezione 633010**

Carta dei Dissesti – Sezione 633050

Nello stralcio di questo specifico elemento è evidente la presenza di quattro principali e differenti areali interessati da dissesti attivi. Muovendosi da est verso ovest si incontra, infatti, dapprima un'area in cui è presente una frana da crollo e/o ribaltamento e successivamente areali caratterizzati dall'erosione accelerata.






**LEGENDA**

**TIPOLOGIA**

-  Crollo e/o ribaltamento
-  Colamento rapido
-  Sprofondamento
-  Scorrimento
-  Frana complessa
-  Espansione laterale o deformazione gravitativa (DGPV)
-  Colamento lento
-  Area a frangenti diffusa
-  Deformazione superficiale lenta
-  Calanco
-  Dissesti conseguenti ad erosione accelerata
-  Sito d'attenzione

**STATO DI ATTIVITA'**

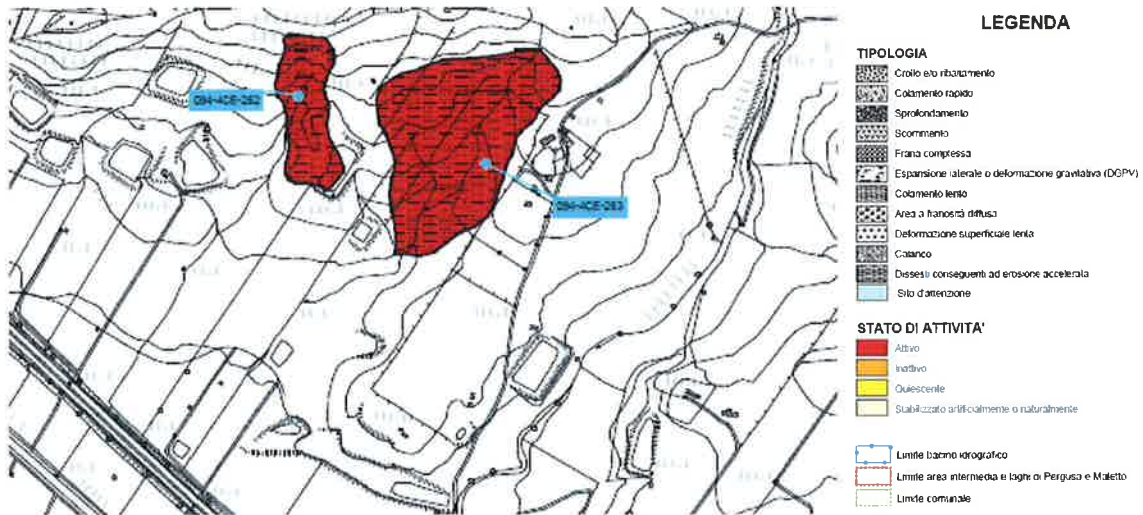
-  Attivo
-  Inattivo
-  Quiescente
-  Stabilizzato artificialmente o naturalmente

-  Limite bacino idrografico
-  Limite area intermedia e laghi di Pergusa e Maletto
-  Limite comunale

**Figura 12 - Stralcio della "Carta dei Dissesti" della sezione 633050**

Carta dei Dissesti – Sezione 633060

Nello stralcio di tale elaborato sono evidenziate, ad ovest del Torrente Pernice, due differenti areali interessati da erosione accelerata.



**Figura 13 - Stralcio della "Carta dei Dissesti" della sezione 633060**

## 6.2 Criticità idrauliche

Di seguito vengono individuati e descritti tutti i differenti areali di pericolosità idraulica, legati alle possibili esondazioni dei corsi d'acqua più importanti, secondo gli scenari di alluvionamento ricostruiti nell'ambito degli studi specialistici del PAI.

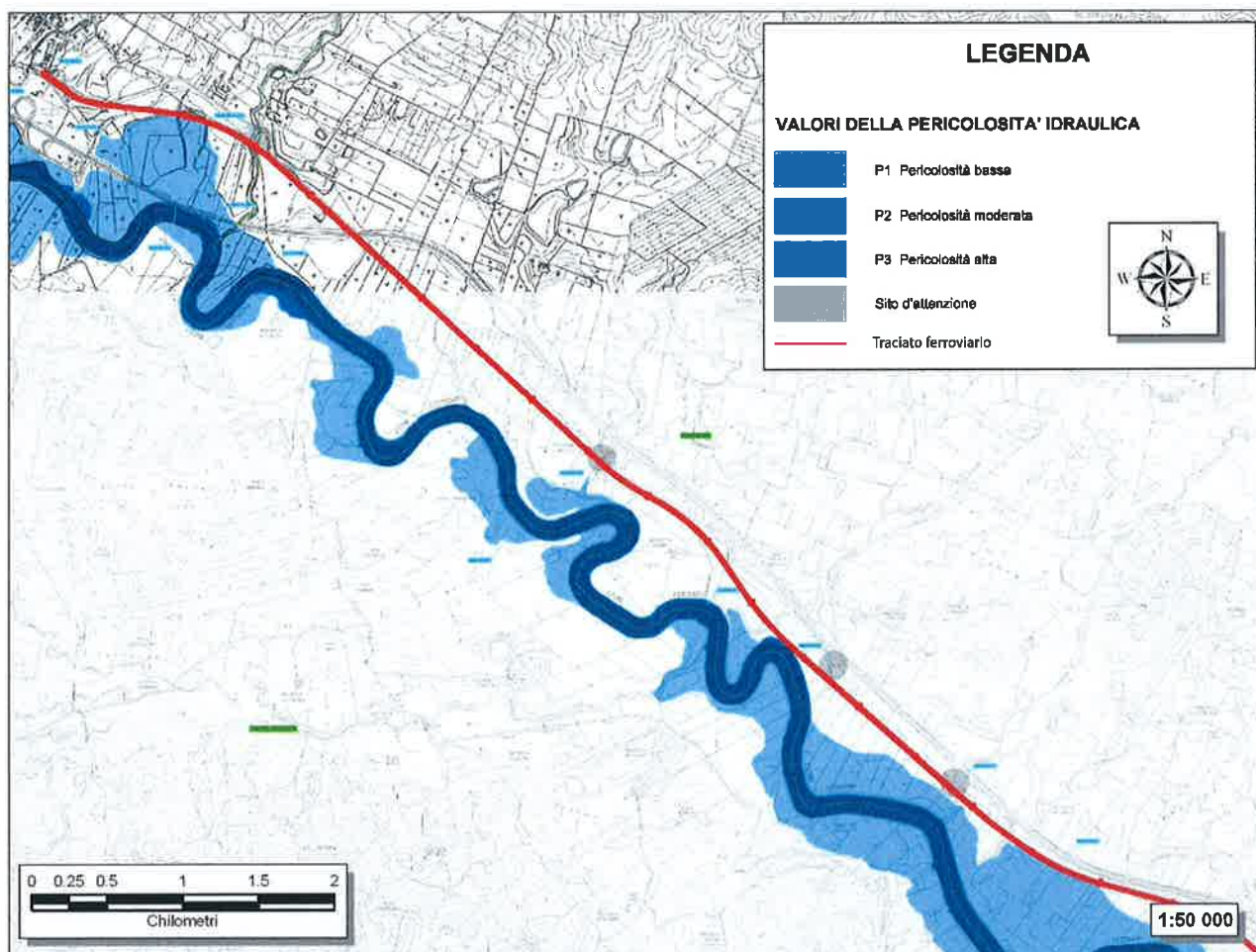
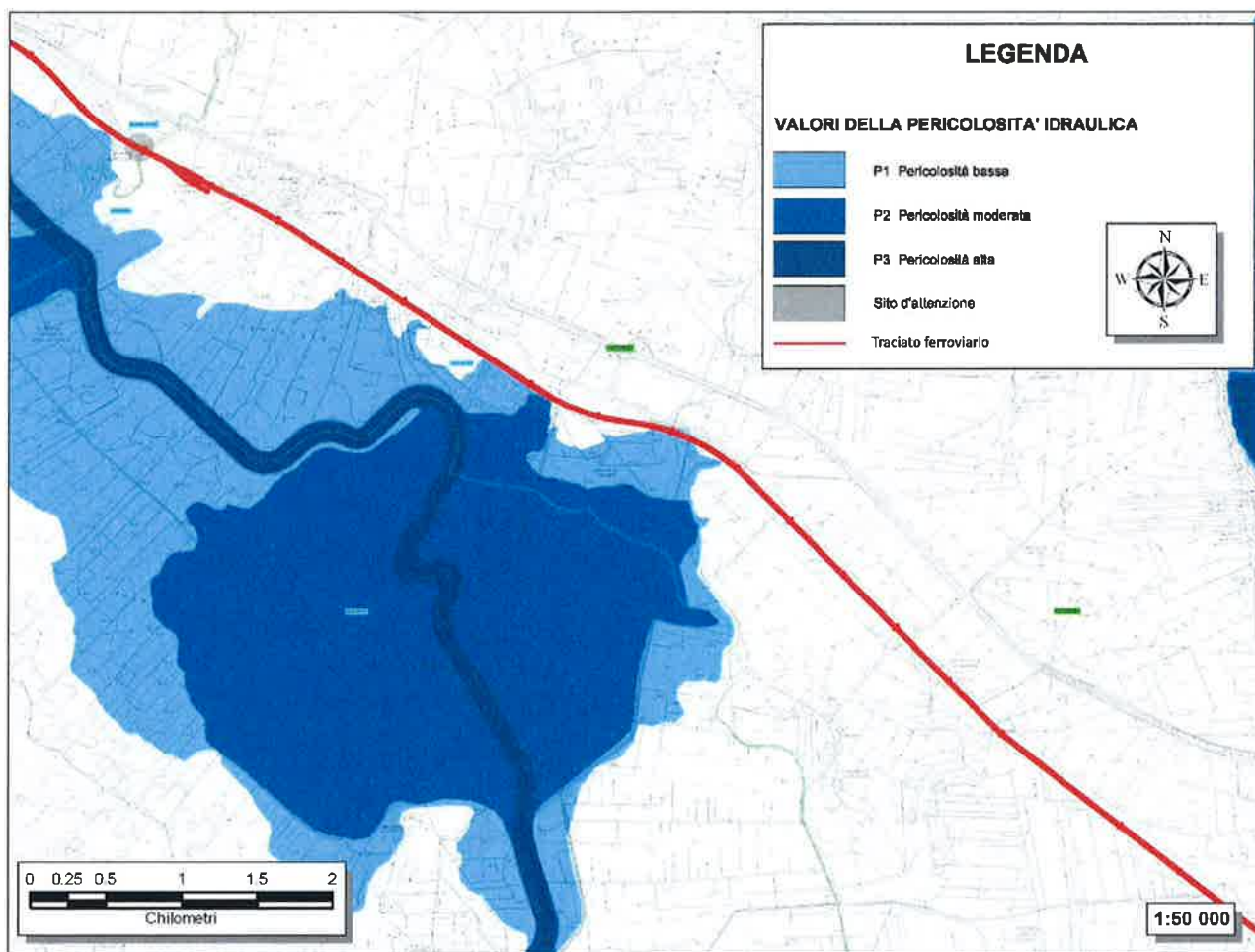


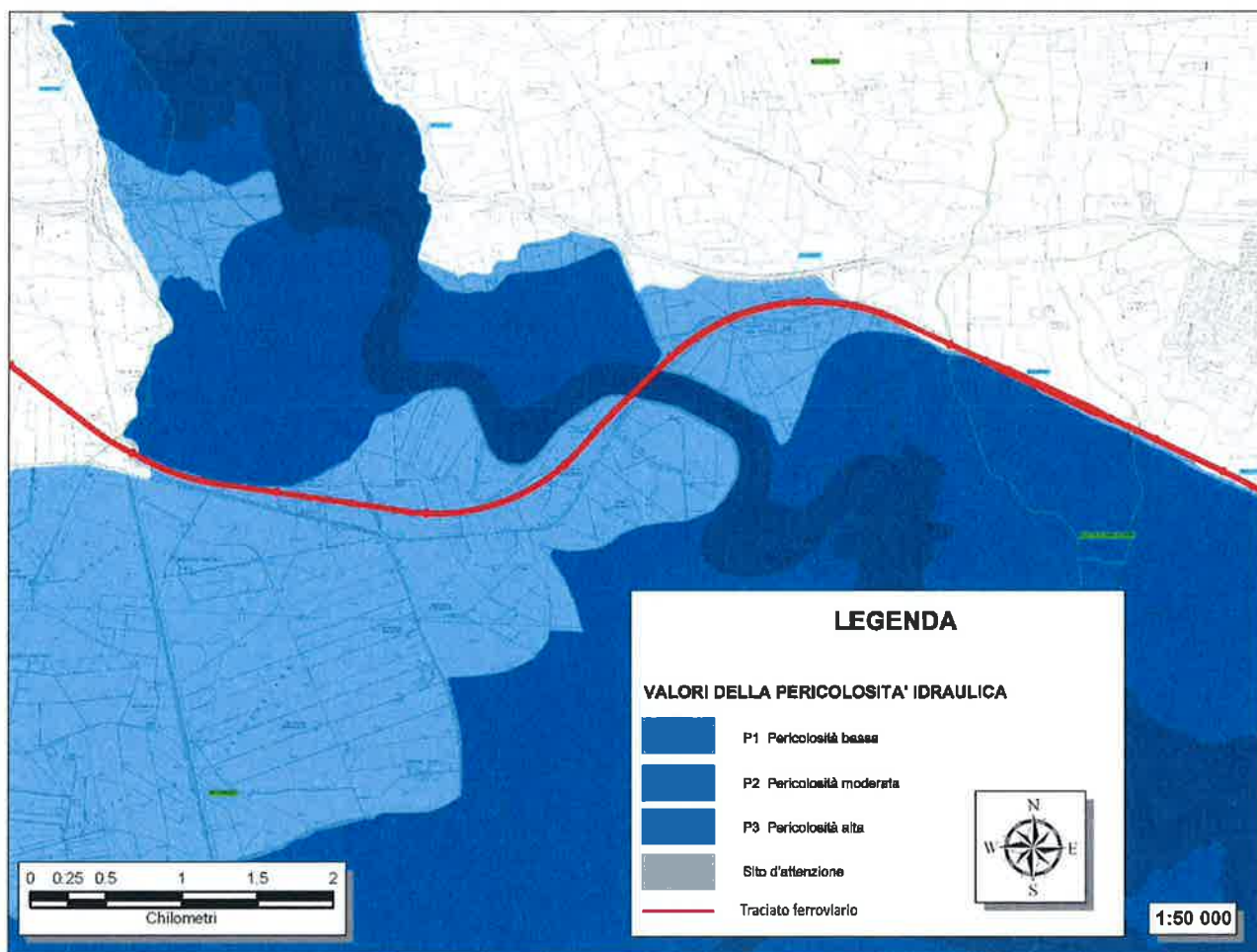
Figura 14 - Stralcio della “Carta di Pericolosità Idraulica” dei settori nord-occidentali dell’area di studio.

I settori nord-orientali dell’area di studio, secondo quanto riportato nelle cartografie di riferimento (Fig. 35), sono caratterizzati da areali di pericolosità idraulica bassa in prossimità del F. Dittaino e da areali di pericolosità alta e moderata solo nelle limitate vicinanze dello stesso, prevalentemente all’interno dei settori di alveo arginati artificialmente. Sono da segnalare, comunque, diversi siti di attenzione posti in prossimità del tracciato ferroviario in progetto, in corrispondenza dei corsi d’acqua secondari che si immettono nella piana alluvionale del F. Dittaino.



**Figura 15 - Stralcio della “Carta di Pericolosità Idraulica” dei settori centro-occidentali dell’area di studio**

I settori centro-occidentali dell’area di studio, al contrario, sono caratterizzati da estese aree a pericolosità idraulica bassa e moderata che, localmente, lambiscono il tracciato in progetto. Le aree a pericolosità alta, invece, risultano sempre confinate all’interno dei settori d’alveo arginati artificialmente. Si segnala, infine, la presenza di un unico sito di attenzione posto in prossimità della tratta ferroviaria oggetto di studi, in prossimità di un corso d’acqua secondario che si immette, in sinistra idrografica, nella piana del F. Dittaino.



**Figura 16 - Stralcio della “Carta di Pericolosità Idraulica” dei settori centro-orientali dell’area di studio.**

La parte centro-orientale dei settori di intervento è contraddistinta dalla presenza di estesi settori di pericolosità, spesso ricadenti lungo il tracciato ferroviario in progetto. In corrispondenza dell’alveo del F. Simeto, in particolare, il tracciato attraversa un importante settore di pericolosità alta connesso alle esondazioni del suddetto corso d’acqua all’interno delle aree di piana artificialmente arginate. Nei restanti settori, invece, il tracciato ferroviario intercetta ampi areali a pericolosità bassa e moderata legati, invece, alle esondazioni del F. Simeto in concomitanza con eventi meteorici particolarmente intensi e con lunghi periodi di ritorno.

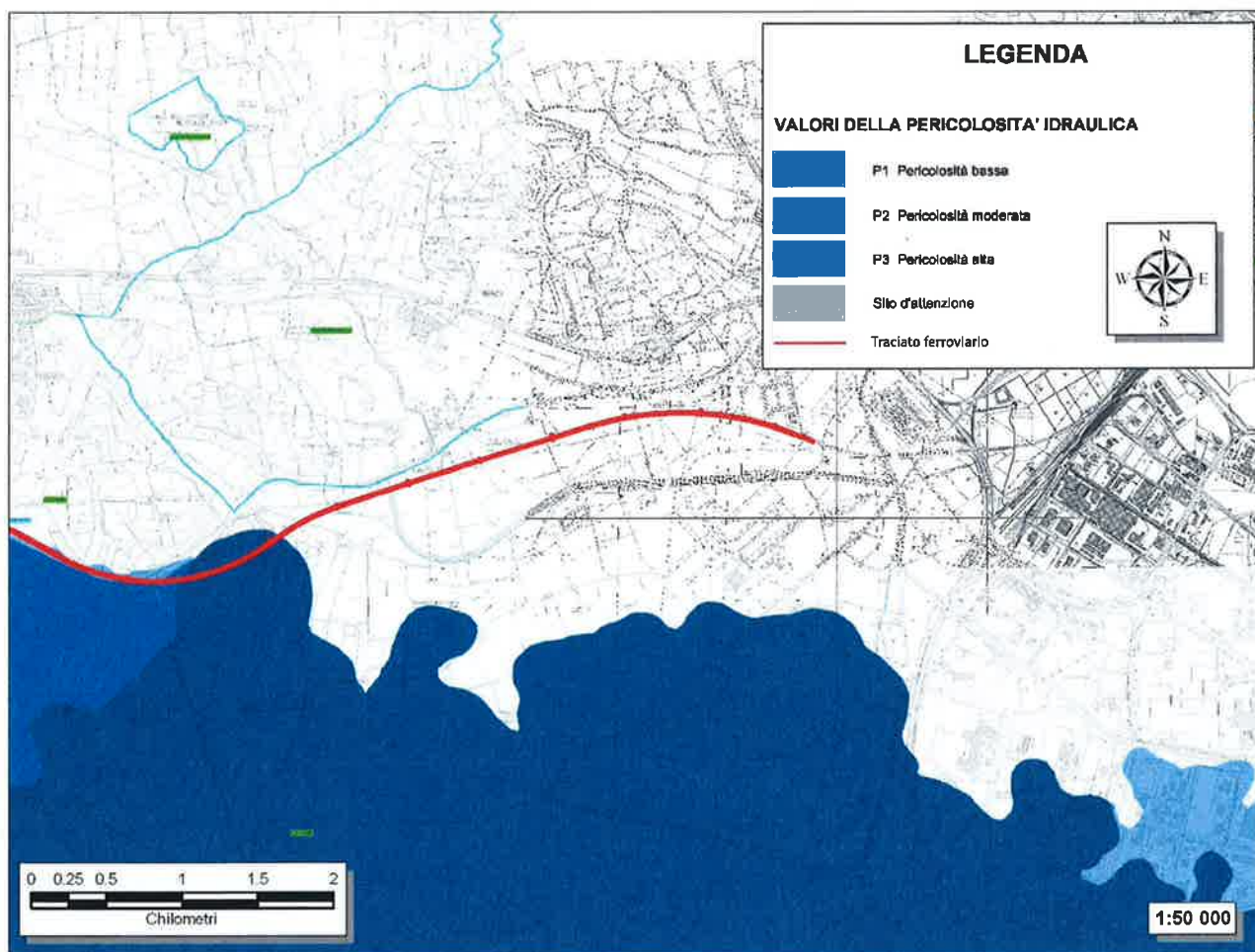


Figura 17 - Stralcio della “Carta di Pericolosità Idraulica” dei settori sud-orientali dell’area di studio.

Nei settori sud-orientali dell’area di intervento, quindi, il tracciato in progetto interessa, o al più lambisce, dei settori di pericolosità alta e moderata sempre legati alle esondazioni del F. Simeto. La parte finale del tracciato, infine, non è interessata da possibili areali di pericolosità idraulica.

## 7 AREE PROTETTE

### 7.1 Riferimenti normativi

#### Quadro normativo Comunità Europea

- Direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1991 – c.d. “Uccelli, concernente la conservazione degli uccelli selvatici” (GU L 103 del 25 aprile 1979)
- Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 – c.d. “Habitat, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (GU L 206 del 22 luglio 1992)

#### Quadro normativo Nazionale

- L. del 6 dicembre 1991, n. 394, “Legge Quadro sulle aree naturali protette”
- D.P.R. del 8 Settembre 1997, n. 357 “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997)
- L. del 9 dicembre, del 1998, n.426 – “Nuovi interventi in campo ambientale”
- D.L. del 31 marzo 1998, n.112 (artt. da 68 a 78) – “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59”
- D.M. del 3 Aprile 2000, “Elenco dei siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE”, (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000).
- D.L. del 18 agosto del 2000, n.267 – “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”
- L. del 23 marzo 2001, n. 93 – “Disposizioni in campo ambientale”
- Deliberazione del 25 luglio 2002, n. 1500 – “Approvazione del IV aggiornamento dell'elenco ufficiale delle aree naturali protette, ai sensi del combinato disposto dell'art. 3, comma 4, lettera c), della L. 6 dicembre 1991, n. 394, e dell'art. 7, comma 1, allegato A, del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 281”
- L. 31 luglio 2002, n.179 – “Disposizioni in materia ambientale”
- D.M. n. 224 del 3 settembre 2002, “Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000” pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002; è finalizzato all’attuazione della strategia comunitaria e nazionale rivolta alla salvaguardia della natura e della biodiversità, oggetto delle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) e Uccelli (79/409/CEE)



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	56 di 53

- L. 3 Ottobre 2002, n°221 - Integrazioni alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di protezione della fauna selvatica e di prelievo venatorio, in attuazione dell'articolo 9 della direttiva 79/409/CEE. (GU n. 239 del 11 ottobre 2002)
- D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003)
- D.L. del 22 gennaio 2004, n.42 - "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 6 luglio 2002, n. 137"
- D.L. del 3 aprile 2006, n.152 - "Norme in materia ambientale"
- D.M. dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 3 luglio 2008 - "Primo elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE"
- D.M. dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2009 - "Secondo elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica alpina, mediterranea e continentale in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE" (G.U. della Repubblica Italiana n.95 del 24 aprile 2009, S.O. n.61)

#### Quadro normativo Regionale

Decreto 21 febbraio 2005 "Assessorato del Territorio e dell'Ambiente. Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale ricadenti nel territorio della Regione, individuati ai sensi delle direttive n. 79/409/CEE e n. 92/43/CEE".

#### **7.1.1 Sistema delle aree naturali protette e della Rete Natura 2000**

E' stata effettuata una analisi della rete di aree protette e siti Natura 2000 presenti nell'intorno dei corridoi di progetto. I dati sono stati acquisiti dal Portale Cartografico Nazionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'analisi condotta è sintetizzata nei relativi elaborati grafici

#### Aree protette

E' stato effettuato un censimento delle Riserve Naturali Orientate presenti nell'area di studio, anche questo riportato negli elaborati Carta delle Aree Protette e della Rete Natura 2000.

Nell'intera area indagata nell'ambito del progetto non sono presenti nè Riserve Naturale Orientate, né altre aree protette di rango superiore.

### Rete Natura 2000

Per quanto attiene alle aree appartenenti alla rete europea Natura 2000, con riferimento alle Direttive Comunitarie "Uccelli" (Direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1991 – c.d. "Uccelli, concernente la conservazione degli uccelli selvatici", GU L 103 del 25 aprile 1979) e "Habitat" (Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 – c.d. "Habitat, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", GU L 206 del 22 luglio 1992), sono definiti:

- Zone a Protezione Speciale (ZPS): territori idonei in numero e in superficie alla conservazione delle specie ornitiche individuate, tenuto conto delle esigenze di protezione nella zona geografica marittima e terrestre per quanto riguarda le aree di riproduzione, di muta e di svernamento e le zone in cui si trovano le stazioni lungo le rotte di migrazione. A tale scopo importanza particolare è attribuita alle zone umide e alle zone d'importanza internazionale;
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC): siti che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartengono, contribuiscono in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale o una delle specie di cui agli allegati I e II della Direttiva, in uno stato di conservazione soddisfacente e che concorre al mantenimento della diversità biologica e alla coerenza di Natura 2000. Per le specie animali che occupano ampi territori, i SIC corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturale di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione.

La tabella riportata di seguito riassume le tipologie di tutela dei siti della rete Natura 2000 censiti nell'area vasta indagata, con la relativa codifica. Non essendoci alcuna interferenza diretta o indiretta tra il progetto allo studio ed i siti censiti nell'area vasta, come peraltro si evince chiaramente dagli elaborati grafici "Carta delle aree protette 1di2 e 2di2" (cod. RSJ101R22N3SA000P001-2A) allegati, non è stato necessario redigere la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Denominazione	Tipologia e codifica	Interferenza diretta con il corridoio
Contrada Valanghe	SIC – ITA060015	-----
Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto	SIC – ITA060025	-----
Biviere di Lentini, tratto del Fiume Simeto e area antistante la foce	ZPS – ITA070029	-----
Foce del fiume Simeto e Lago Gornalunga	SIC – ITA070001	-----

## 8 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

E' stato effettuata una ricognizione dei principali vincoli e tutele di natura ambientale, paesaggistica ed archeologica, coordinando tra loro i dati desunti dai piani paesaggistici d'ambito sopra esposti e dal portale SITAP del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. Tutti i database geografici delle fonti citate sono stati consultati nel novembre 2010. Si indicano nel seguito i vincoli e le tutele censiti, riassunti negli elaborati grafici Carta dei Vincoli, cod RSJ101R22N4SA000P001A -2A.

### 8.1 Vincoli ex D.Lgs. 42/2004

Fonte dati: SITAP - Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico del Ministero per i Beni e le Attività Culturali

- Idrografia superficiale e territori costieri con le relative fasce di rispetto (300 metri dalla linea di battigia per coste e laghi e di 150 dalle sponde per i corsi d'acqua) - art.142 lett. a, b, c
- Aree a quota maggiore di 1.200 m s.l.m. - art.142 lett. d
- Parchi e riserve - art.142 lett. f
- Aree boscate - art.142 lett. g
- Aree vulcaniche - art.142 lett. l
- Aree vincolate con provvedimenti di "dichiarazione di notevole interesse pubblico" - art. 139
- Aree e beni di interesse archeologico

#### ▪ Provincia di Enna :

Fonte dati: WEB GIS del Piano Paesaggistico regionale della Sicilia - Piano Paesistico Ambiti N.8, 12 e 14 - Carta dei Beni Archeologici e Beni Isolati e Carta dei Vincoli Archeologici e Storico-EtnoAntropologici

- Aree archeologiche
- Aree soggette a Vincoli Archeologici e Storico-EtnoAntropologici
- Beni isolati

#### ▪ Provincia di Catania :

Fonte dati: WEB GIS del Piano Paesaggistico regionale della Sicilia - Piani Paesistici d'Ambito N.12 e N.14 - Carta dei Siti Archeologici e e Carta dei Beni Isolati

- Aree archeologiche
- Beni archeologici

## 9 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

### 9.1 Provincia di Catania

Nel convegno tenutosi il 6 maggio 2009 viene presentata la ripresa dell'iter della formulazione del Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Catania che si era arrestato con l'approvazione da parte della Giunta Provinciale della "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima" in data 29.12.2004.

Nella figura seguente sono riportati i vari passaggi dell'iter pianificatorio della provincia di Catania

Piano Territoriale Provinciale – Quadro conoscitivo con valenza strutturale e Aggiornamento schema di massima 3

## Un lungo percorso (... più di 13 anni!)

Data	Azione
1996	Istituito Ufficio del Piano
1996-1997	Interviste; Incontri; Sensibilizzazione; Conferenze, Concertazione
22/10/1998	La Giunta Provinciale delibera la proposta di direttive per il Consiglio
28/05/1999	Il Consiglio Provinciale delibera le Direttive per la redazione del PTP
20/08/2001	La Giunta Provinciale approva lo Schema di Massima e lo trasmette al Consiglio
22/02/2002	La 4 <sup>a</sup> Commissione Consiliare approva lo Schema di Massima
11/04/2002	L'ARTA pubblica la Circolare 1/02 <i>(Provincia regionale, quale "ente intermedio che partecipa ai programmi ed agli indirizzi regionali di governo del territorio e li traduce alla scala comunale, coordinando il livello comunale, vagliando ed organizzando le istanze che provengono da quest'ultimo.")</i>
29/12/2004	La G.P. approva la "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima"
14/12/2007	L'ARTA pubblica la Circolare 1/07 <i>(Accelerazione delle procedure di approvazione del Piano Territoriale Provinciale)</i>
06/10/2008	L'ARTA pubblica la Circolare 1/08 <i>(Raccordo tra la pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione provinciale)</i>
Oggi	... Si riparte

Provincia Regionale di Catania Centro Novaluce il 6 maggio 2009

Ad oggi 25 marzo 2011 , come appare dal Sito Ufficiale della Provincia di Catania, non è stato ancora approvato un Piano territoriale Provinciale né una serie di Norme Tecniche Attuative che diano direttive o prescrizioni cogenti sull'intero territorio provinciale.

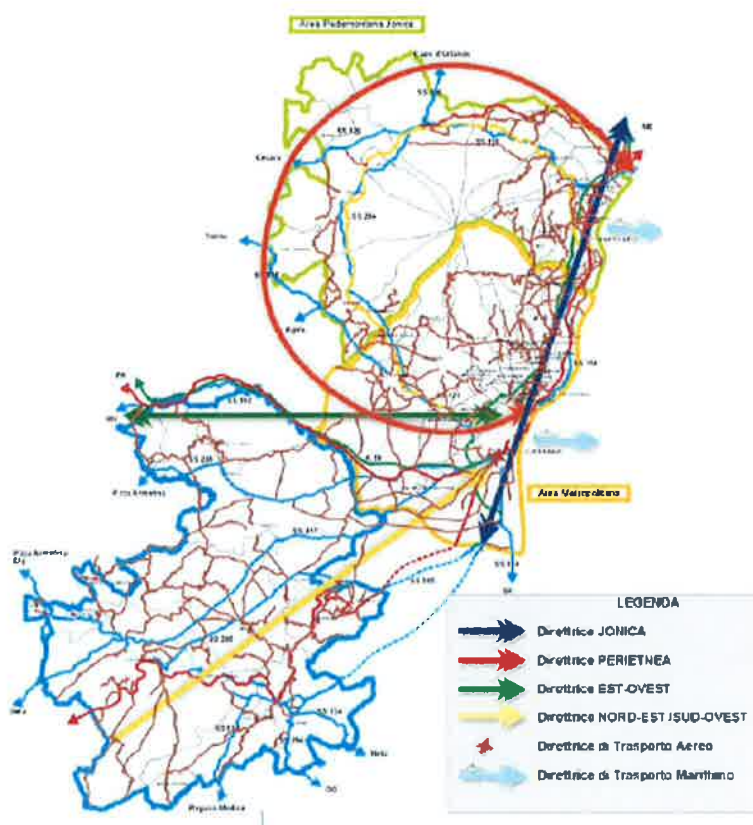
### 9.1.1 "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima"

Viene preso a riferimento per verificare la coerenza dell'opera con le linee guida della pianificazione Provinciale il documento "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima" approvato in data 29.12.2004.

#### 3°2.C. Tematiche principali: stato di fatto.

##### 3°2.C.1. Le direttrici principali di mobilità

Possono evidenziarsi le seguenti direttrici principali, o di primo livello, di mobilità che riguardano l'intero territorio provinciale e le interazioni con le altre province siciliane o, più in generale, con l'"esterno" rispetto al territorio in esame:



- jonica, lungo la costa del mar jonio, delimitata a nord ed a sud rispettivamente dai territori provinciali di Messina e Siracusa. Interagisce con essa, trasversalmente, la mobilità pendolare dell'Area metropolitana catanese (da e per la zona Etna-sud);
- perietnea, attorno al vulcano Etna, da Catania a Riposto per Misterbianco, Paternò, Adrano, Bronte, Randazzo, Linguaglossa;
- est-ovest, di collegamento con il centro e la parte occidentale dell'Isola, che si

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	61 di 53

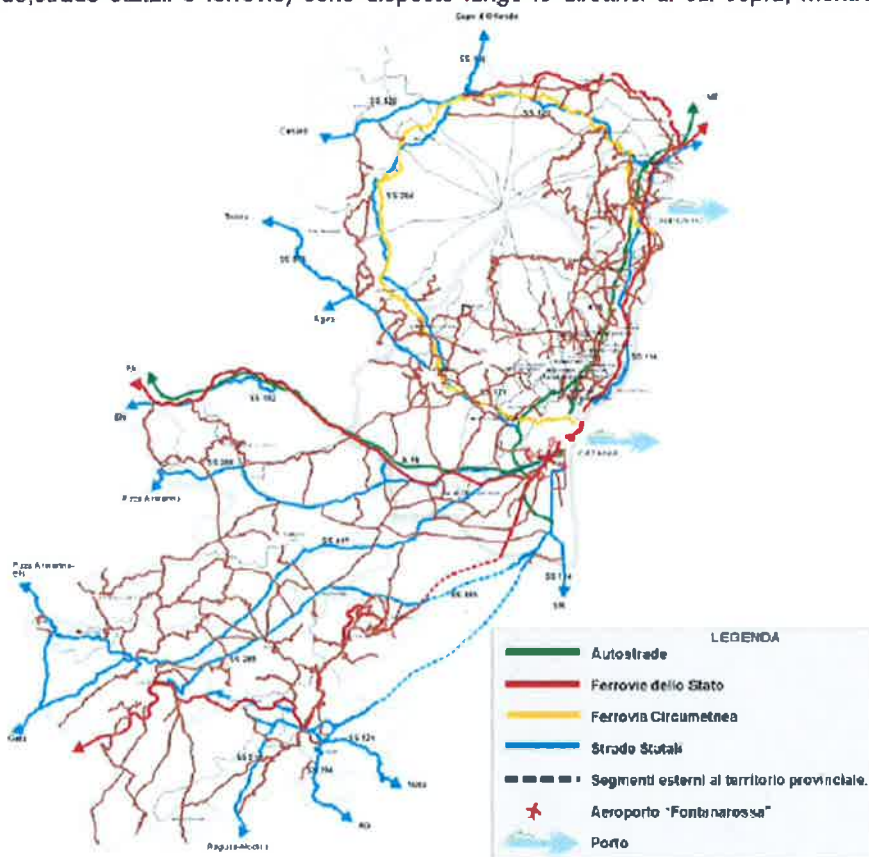
dispiega solo in minima parte nel territorio della provincia catanese, delimitata dal mar jonio e dal territorio della provincia di Enna;

- nord-est/ sud-ovest, di collegamento tra il capoluogo e l'area del calatino, che va dal mar Jonio alle province di Ragusa e Caltanissetta;
- di trasporto aereo, di collegamento diretto, oggi, con i principali scali italiani ed europei;
- di trasporto marittimo, di collegamento, per passeggeri e merci, con vari porti non solo del mar Mediterraneo.

Per quanto riguarda le prime quattro direttrici possono proporsi delle connotazioni attinenti ai versi di percorrenza dei flussi di mobilità, al fine di sottolineare la preponderanza di alcuni poli di attrazione di spostamenti: il più delle volte è la città capoluogo ad esercitare tale ruolo. Più in dettaglio, riferendoci alla direttrice jonica, oltre alla mobilità verso il capoluogo etneo è rilevante quella di collegamento col messinese e col siracusano; per quanto riguarda la pedemontana occorre evidenziare una forte attrazione di mobilità verso la costa jonica, sia quella del catanese che quella del giarrese; nel caso della direttrice est- ovest è consistente sia l'attrazione verso Catania che quella verso il Capoluogo regionale; infine la direttrice Catania- Calatino è fortemente polarizzata su Catania.

### 3°.2.C.2. Corrispondenza tra offerta di trasporto e direttrici principali di mobilità

Le più rilevanti infrastrutture di trasporto in ambito provinciale sono sia lineari che puntuali: le pri (autostrade, strade statali e ferrovie) sono disposte lungo le direttrici di cui sopra, mentre le secon



consistono nell'aeroporto di Catania - Fontanarossa e nei porti di Catania e Riposto.

Per quanto riguarda la **direttrice est-ovest**:

- bisogna subito precisare che il ruolo delle infrastrutture che seguono è prevalentemente quello del collegamento tra aree esterne e provincia di Catania e non tanto quello di congiungere tra loro centri del catanese. Risulta, a tal proposito, preponderante il ruolo dell'autostrada Catania - Palermo (A19) dove si registra, nei pressi di Catania, un TGM di circa 20.000 veic. equiv./giorno, mentre è di gran lunga minore la mobilità lungo la SS 288 che collega comuni del catanese quali Castel di Judica e Raddusa e l'area ennese di Piazza Armerina. Per quanto riguarda l'infrastrutturazione ferroviaria, da Catania – Bicocca si diparte un semplice binario, elettrificato, in direzione Caltanissetta Xirbi su cui si muovono sia treni locali che treni di collegamento nazionale (che si formano ad Agrigento). L'importanza, oggi, di questa linea ferroviaria, in termini di passeggeri trasportati, è minimale: il totale dei passeggeri (saliti e discesi) alla stazione di Catania Centrale è pari a circa 260 unità al giorno su convogli provenienti da Palermo ed altrettanti su convogli provenienti da Agrigento.

### **3°.2.D. Tematiche principali: punti critici dell'attuale offerta di trasporto.**

#### **3°.2.D.1. Individuazione di punti di crisi rilevanti a livello provinciale**

**direttrice est - ovest**

è decisamente caratterizzata dall'inadeguatezza, forse più d'esercizio che infrastrutturale, della linea ferroviaria Catania – Palermo. Scarso traffico, scarsa frequenza di passaggio di convogli, tempi di percorrenza oltremodo lunghi hanno progressivamente allontanato l'utenza. Oggi questa situazione è un caso unico a livello europeo: non esistono, infatti, altri casi di due aree urbane di oltre mezzo milione di abitanti ciascuna, distanti poco più di 200 km l'una dall'altra, il cui collegamento di trasporto pubblico su ferro sia, nei fatti, inesistente;

### **3°.2.E. Indirizzi di progetto.**

#### **3°.2.E.1. Indirizzi progettuali d'interesse provinciale**

**Direttrice est/ovest**

si tratta di procedere al riammodernamento di tratta ed esercizio per quanto riguarda la ferrovia Catania-Palermo, con l'obiettivo di creare una linea regionale Catania – Enna – Caltanissetta – Palermo.

## **9.1.2 Progetto Di Territorio Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica**

Oltre al documento sopra citato nel luglio 2009 è stato presentato anche il “Progetto di territorio piattaforma territoriale transnazionale tirrenojonica” che dà ulteriori indicazioni.

## **3. I CORRIDOI DELLA MOBILITÀ**

.....si è proceduto ad individuare, così come rappresentato nella tavola allegata, le criticità che caratterizzano lo scenario dello stato di fatto del sistema infrastrutturale della Sicilia Orientale nei due sistemi (stradale e

ferroviario) che compongono l'armatura di collegamento tra i poli della piattaforma e tra questi e i gateway di interconnessione con i corridoi della mobilità precedentemente individuati.

ferroviario	F1	assenza di un nodo di scambio Ferrovia - Aeroporto di Fontanarossa
	F2	insufficienza funzionale della tratta Catania-Siracusa
	F3	potenzialità insufficiente della tratta Fiumefreddo-Giampileri
	F4	insufficienza funzionale della tratta Catania-Enna-Palermo
	F5	insufficienza funzionale all'interno della città di Catania
	F6	assenza di un collegamento Ferrovia-Porto di Catania
	F7	necessità di potenziamento del sistema metropolitano FCE della città di Catania
	F8	necessità di potenziamento della tratta FCE Misterbianco-Paternò-Adrano
	F9	assenza di adeguate connessioni retroportuali per il porti di Catania, Augusta, Gioia Tauro
	F10	assenza di un attraversamento efficiente dello Stretto di Messina
	F11	assenza di un collegamento metropolitano Acireale-Lentini

**Criticità dello Stato di Fatto.**

Lo scenario tendenziale all'orizzonte temporale 2015 tiene conto di quanto già in corso di realizzazione ovvero di programmato e certa realizzazione<sup>1</sup>. Sulla base di tali progettualità è stato costruito il grafo di rete dello scenario tendenziale al 2015 e, analogamente a quanto riportato per lo scenario dello stato di fatto, si è arrivati alla individuazione delle criticità dello scenario tendenziale che tiene già conto degli interventi precedentemente descritti (riportate nella tavola allegata e schematizzate nella tabella<sup>2</sup> che segue).

ferroviario	F1	assenza di un nodo di scambio Ferrovia - Aeroporto di Fontanarossa	
	F2	insufficienza funzionale della tratta Catania-Siracusa	riqualificazione della tratta
	F3		raddoppio della tratta

### 9.1.3 Piano della Mobilità

Il rapporto finale del Piano della mobilità esteso alla Piattaforma Multimodale della Sicilia Sud Orientale nel rapporto finale del 31 maggio 2008 si concretizza in un Piano d'azione per la realizzazione del sistema dei trasporti e delle infrastrutture della Sicilia sud-orientale di cui si riporta la schema strutturale.

<sup>2</sup> 2 In tabella sono riportate in verde le criticità risolte con gli interventi già programmati o in corso di realizzazione, in giallo le criticità parzialmente risolte dagli interventi già programmati o in corso di realizzazione, in rosso le criticità nate per la realizzazione di nuovi poli attrattori/generatori e riferite anche al sistema intermodale.

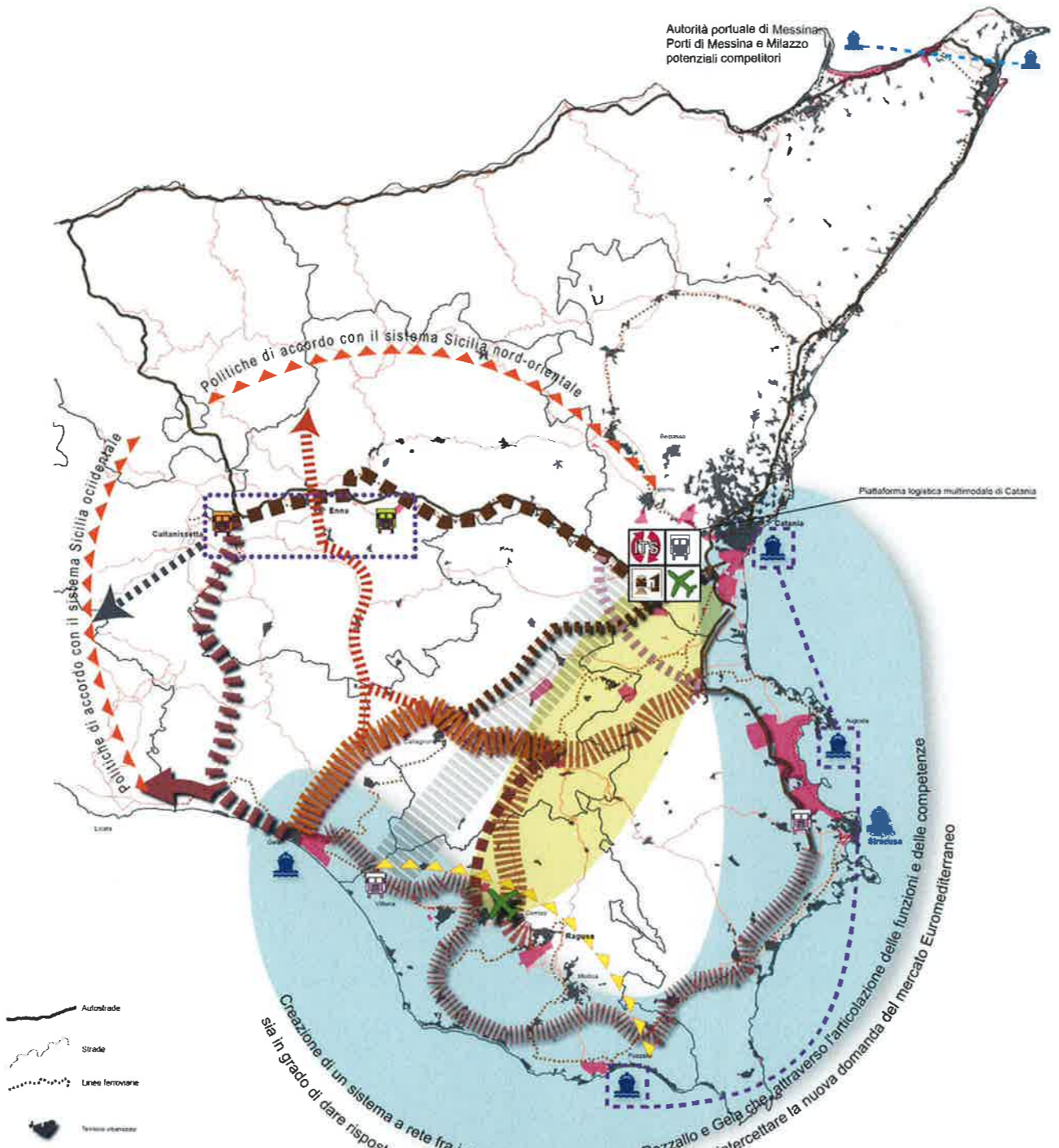




# Politiche e azioni infrastrutturali per il potenziamento del sistema "Sicilia Sud-orientale"

Agenda strategica infrastrutturale - Accordo tra i Presidenti delle Province di Caltanissetta, Catania, Enna, Ragusa, Siracusa - Documento del 16 luglio 2007

## Piano d'azione per la realizzazione del sistema dei trasporti e delle infrastrutture della Sicilia sud-orientale



### Azioni di sistema

Azioni di sistema	Azioni infrastrutturali	Azioni di governance	Finanza di progetto
S1 Attuazione operativa e gestionale del "Sistema aeroportuale della Sicilia sud-orientale"			
S2 Definizione dei ruoli e delle competenze dei porti in un'ottica di cluster portuale			
S3 Autorità portuale di sistema Catania-Augusta-Pozzallo			
S4 Sistema di integrazione logistica tra l'aeroporto di Vittoria e la piattaforma logistica di Catania			
S5 Piattaforma logistica per il settore ortofruttoricolo			

### Azioni sui nodi infrastrutturali

Azioni sui nodi infrastrutturali	Azioni infrastrutturali	Azioni di governance	Finanza di progetto
N1 Potenziamento del sistema aeroportuale integrato Corneo Fontanevesca. Adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Corneo [S1]			
N2 Potenziamento del sistema portuale della Sicilia sud-orientale. Adeguamento infrastrutturale, bonifica e connessione aeroportuale della piattaforma portuale [S2 - S3]			
N3 Potenziamento delle connessioni con l'aeroporto Nuovo stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto di Fontanevesca [S1]			
N4 Rafforzamento del sistema della logistica multimodale. Potenziamento dell'interporto di Catania e realizzazione del nodo FTB (strategici transport system) [S4 - S5]			
N5 Aeroporti già previsti dal PRM da mettere a sistema. Realizzazione degli aeroporti di Mili, Catania e Vittoria [S4 - S5]			
N6 Completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale. Realizzazione di un aeroporto a Caltanissetta [S4]			
N7 Completamento del sistema della logistica della Sicilia sud-orientale. Realizzazione di un Centro-logistico ad Enna [S4]			

### Azioni sugli assi infrastrutturali

Azioni sugli assi infrastrutturali	Azioni infrastrutturali	Azioni di governance	Finanza di progetto
A1 Connessione costiera veloce. Completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela [S2 - S5]			
A2 Connessione veloce tra il territorio Ibleo e Catania. Realizzazione dell'Autostrada Catania-Ragusa [S1 - S4 - S5]			
A3 Connessione tra la Piana di Gela, Lentini e Catania. Realizzazione di una connessione autostradale tra Gela, Caltanissetta e l'autostrada Ragusa-Catania			
A4 Connessione veloce tra il sistema ferroviario Ibleo e quello catanese. Realizzazione di un collegamento ferroviario tra Corneo e Vittoria [S1 - S5]			
A5 Miglioramento della raggiungibilità di Catania e del suo aeroporto. Potenziamento e valorizzazione del collegamento ferroviario Catania-Caltanissetta [S1]			
A6 Connessione fra la Piana di Gela, Lentini e Catania. Realizzazione di un collegamento ferroviario tra Mili e Vittoria e potenziamento del collegamento Catania-Gela			
A7 Connessione con la portuale regionale Catania-Palermo. Completamento o potenziamento del collegamento Caltanissetta-Gela			
A8 Connessione con la portuale regionale Catania-Palermo. Realizzazione di una bretella di collegamento fra l'Autostrada Catania-Siracusa e la A19			
A9 Realizzazione dell'itinerario sud-nord. Potenziamento del collegamento fra Gela e l'altopiano Ibleo con Enna e la costa Terrena			
A10 Nuovo collegamento veloce Agrigento-Caltanissetta			
A11 Potenziamento dell'Autostrada Siracusa-Gela verso Licata e Agrigento			

Le azioni sono state codificate in relazione alla loro natura. Azioni di sistema (S) Azioni sugli assi infrastrutturali (A) Azioni sui nodi infrastrutturali (N)  
\*Nelle caselle rosse si osserva il rapporto tra le singole azioni infrastrutturali e le azioni di sistema, cioè presenti. A livello infrastrutturale: "caselle rosse" connessioni infrastrutturali; "caselle verdi" potenziamento infrastrutturale; "caselle gialle" e "caselle blu" interventi di manutenzione e gestione. \*S1 indica una piattaforma logistica per il settore ortofruttoricolo.

**Global policy**

Politiche di connessione alle armature transnazionali

**Gateway policy**

Politiche di potenziamento delle connessioni aeroportuali

Politiche di potenziamento del sistema portuale per l'attrattività dei flussi mediterranei

**Armature policy**

Politiche per il potenziamento e il consolidamento della rete infrastrutturale di secondo livello

**Domanda di mobilità delle eccellenze culturali e creative**

**Domanda di mobilità delle eccellenze delle produzioni agroalimentare e ortofruttorivaistica**

**Domanda di mobilità delle eccellenze delle produzioni industriali**

Anche in questo documento viene evidenziata con l'intervento A5 la necessità di un *Miglioramento della raggiungibilità di Catania e del suo aeroporto: Potenziamento e velocizzazione del collegamento ferroviario Catania-Caltanissetta.*

## **9.2 Provincia di Enna**

### **9.2.1 Gli accordi di programma per lo sviluppo infrastrutturale**

Il sistema di strumenti di programmazione negoziata Stato-Regione posti in essere per la Regione Siciliana ha origine dall'Intesa Istituzionale di Programma stipulata nel settembre del 1999 ed è articolato in cinque Accordi di Programma Quadro relativi ad altrettanti ambiti di intervento. A oggi gli APQ sono in corso di attuazione e rappresentano il riferimento sui quali si è inserito in un quadro di continuità il POR 2007/2013.

.....

#### APQ Trasporto Ferroviario

Gli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie sono contenuti nell'Accordo di Programma Quadro stipulato il 5 ottobre 2001, integrato successivamente con due atti integrativi stipulati nel marzo del 200 e nel dicembre del 2005. L'Accordo è strutturato in tre ambiti:

1. Interventi sull'infrastruttura ferroviaria di interesse nazionale:
  - a. potenziamento della direttrice Messina - Palermo;
  - b. potenziamento della direttrice Messina-Catania-Siracusa;
  - c. potenziamento del nodo di Palermo e collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.
2. Interventi sull'infrastruttura di interesse regionale, con particolare riferimento alla velocizzazione della linea Palermo-Agrigento mediante modifiche di tracciato e conseguenti modifiche della linea di alimentazione elettrica del tratto Fiumetorto-Agrigento.
3. Interventi sui sistemi ferroviari urbani:
  - a. prolungamento della linea metropolitana della Ferrovia Circumetnea;
  - b. chiusura dell'anello ferroviario di Palermo;
  - c. realizzazione della Metroferrovia Messina-Giampileri.



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOP	A	67 di 53

fattibilità già predisposto dalla Provincia e finanziato con i fondi Cipe ed ulteriormente implementato con la proposta dell'advisoring di SviluppoItalia. Questo progetto incardinato come Progetto Strategico del **Ptp**, rientra in quella politica di realizzazione e potenziamento della *mobilità dolce*, attuabile attraverso l'apposito programma di settore. Le piste ciclabili si legano ed integrano al resto di percorsi di sentieristica, di livello naturalistico, rientranti all'interno dell'offerta turistica naturalistica ed etno-storica definita ed operata dal Piano Operativo. Un Progetto Strategico con caratteri trasversali multi-sistema, rientrando ad essere: parte del sistema fisico-naturale, come idea di fruizione degli elementi del paesaggio naturale; parte del sistema storico-insediativo, perché espressione della storia degli Erei; e parte del sistema relazionale-infrastrutturale, in quanto elemento di infrastruttura di comunicazione seppur integrata ai caratteri naturali del paesaggio Ereo.

Le azioni sul sistema ferroviario riguardano:

1. Alcune tratte del patrimonio, che rimangono indicate come sentieri di mobilità lenta, ma inseriti all'interno di un sistema di trasporto pubblico. Si indica in particolare la riconversione della tratta della ferrovia storica dismessa di Regalbuto, come possibile linea di trasporto su rotaia ad alto livello di tecnologia soft e non inquinante, che colleghi il Parco Tematico di Regalbuto con il sistema dei parchi della corona etnea, tramite un possibile accordo di programma con la Provincia di Catania, da operare all'interno del programma di settore e nell'ambito del Progetto Strategico indicato dal **Ptp**. (*la ferrovia turistica di Regalbuto*)

2. Come già accennato, la RFI ha inserito, nei suoi programmi di ristrutturazione del sistema ferroviario regionale, il ridisegno della linea ad alta velocità Catania-Palermo che attraversa la provincia nel versante nord-est, dando vita ad una nuova tratta tra Catenanuova e Castelbuono. Ciò determina un conseguente e probabile rischio di abbandono dell'attuale tratta che attraversa Enna e Caltanissetta. Il **Ptp** intende ridiscutere questo disegno di variante del tracciato Palermo-Catania, individuando, come elemento di prescrizione *il mantenimento* della destinazione a linea di comunicazione dell'attuale tratta, prescrivendone il divieto di dismissione e, come indirizzo, *il mantenimento in esercizio*, rilanciando ed integrando la tratta *Catania-Enna*, ai programmi della RFI.

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	68 di 53

### 9.3 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa

Dal punto di vista legislativo non si osservano particolari criticità in relazione alla pianificazione di rango provinciale.

Resta da segnalare che il PTP della Provincia di Catania non è stato ancora neanche adottato ma che il passante in direzione Palermo è previsto nello schema di massima e nel PUM.

Nella provincia di Enna il PTP è adottato e, seppur evidenziando la necessità del collegamento Palermo Catania, individua come criticità il fatto che il capoluogo di Enna non debba essere “tagliato” fuori da questa direttrice.

## 10 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A LIVELLO COMUNALE

### 10.1 Riferimenti normativi

- Legge n. 1150 del 17 agosto 1942 “Legge urbanistica” e s.m.i;
- D.M. n.1444 del 2 aprile 1968, art. 2 “Zone territoriali omogenee”.

### 10.2 Contenuti ed indicazioni

Al fine di migliorare la leggibilità dell’elaborato *Mosaico degli strumenti urbanistici*” (RSJ101R22N4SA000P003A / 4/A) e delle classi di utilizzo programmato del territorio è stata operata una riclassificazione che accorpa le destinazioni d’uso affini.

<b>ZONA A</b>		AREE STORICHE
<b>ZONA B</b>		AREE SATURE NON STORICHE
<b>ZONA C</b>		AREE DI ESPANSIONE
<b>ZONA D</b>		AREE PER ATTIVITA’ PRODUTTIVA
<b>ZONA E</b>		AREE A VERDE AGRICOLO O AMBIENTALE
<b>ZONA F</b>		SERVIZI DI INTERESSE GENERALE
<b>ZONA MISTA</b>		ATTIVITA’ MISTE
<b>ZONA DI RISPETTO</b>		VINCOLI E ZONE DI RISPETTO

### 10.3 Comune di Catenanuova

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Catenanuova**, approvato con C.C. n. 6 del 18-04-07 sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

#### Zona di RISPETTO

Le zone di rispetto sono destinate a “proteggere determinati impianti, manufatti ed attrezzature – pubblici o di pubblico interesse – nonché particolari ambienti o connotati del paesaggio.

I criteri generali di applicazione del vincolo salvo diversa disposizione di legge o deroga consentita per legge, sono ineditabili:

- le fasce di rispetto delle strade;
- le zone di rispetto cimiteriale;
- le zone di rispetto di particolari attrezzature ed impianti di pubblico interesse (ferrovie, depuratori, ecc.);
- le zone di rispetto degli elettrodotti ed altre canalizzazioni, aeree od interrate;
- le zone di rispetto di specchi o corsi d'acqua, quando ciò sia prescritto dalle leggi o previsto dal PRG. Il vincolo deve ritenersi operante anche se non rappresentato graficamente nelle tavole di progetto.

Le modalità di intervento in tali zone sono le seguenti:

- le recinzioni e la formazione di spazi di servizio richiedono l'AUT. Le recinzioni debbono essere compatibili con le esigenze di decoro degli ambienti da comporre o da salvaguardare e con le visuali da intercettare o da non ostruire. Le recinzioni in confine con aree destinate alla formazione di nuove strade, piazze ed altri spazi pubblici debbono essere di tipo leggero.
- gli interventi di manutenzione straordinaria, risanamento conservativo, restauro e consolidamento su edifici non in contrasto richiedono l'AUT;
- gli interventi di ristrutturazione sugli stessi edifici sono ammessi purché siano consentiti dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

In particolar modo per quanto riguarda le attrezzature speciali è disposto che intorno ad ambienti ed attrezzature speciali di pubblico interesse valgano le norme di legge e le prescrizioni di PRG, in mancanza delle quali l'AC prescrive, anche nell'ambito della CONC o del PA, zone di rispetto entro le quali l'edificazione non è ammessa, oppure viene assoggettata a particolari vincoli.

#### *10.3.1 Disciplina del territorio attraversato*

Il tracciato attraversa il comune di Catenanuova in una zona di rispetto ferroviario ed in aree destinate a verde agricolo.

Per le aree agricole di zona sono previsti interventi sul patrimonio esistente e per le nuove costruzioni sono consentite le seguenti destinazioni d'uso, per gli interventi produttivi in verde agricolo ai sensi dell'art. 22 della L.R. 71/78 e s.m.i.:

- costruzioni o manufatti a servizio dell'agricoltura connessi alla funzionalità produttiva del fondo

- Costruzioni, manufatti ed impianti destinati alla lavorazione, trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e zootecnici ovvero per lo sfruttamento artigianale di risorse naturali locali
- Costruzioni o manufatti inerenti l'attività zootecnica
- Costruzioni di carattere residenziale

### **10.3.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa**

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto rientra tra le previsioni di piano per quanto riguarda la zona di rispetto ferroviario mentre emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano per quanto riguarda le aree agricole.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

## **10.4 Comune di Castel di Iudica**

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Castel di Iudica**, approvato con D.R.U. n. 40 del 08-02-2011, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

### **Zona E – aree agricole**

Sono le zone del territorio extraurbano a destinazione agricola.

Le zone agricole sono destinate essenzialmente all'esercizio dell'agricoltura e delle attività produttive connesse, ma perseguono anche obiettivi di tutela dell'habitat e del paesaggio rurale e di equilibrio ecologico e naturale.

Sono ammesse le opere necessarie alla conduzione del fondo e cioè gli edifici rurali (quali: stalle, silos, serre, magazzini, locali per la lavorazione, conservazione e vendita dei prodotti del fondo).

Gli obiettivi sono la tutela e il potenziamento delle attività agricole, zootecniche e forestali; conservazione e difesa delle caratteristiche naturali e paesaggistiche; recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente.

Le destinazioni d'uso consentite sono: magazzini, depositi attrezzi, residenze monofamiliare, ecc.

### **10.4.1 Disciplina del territorio attraversato**

Il tracciato attraversa il comune di Castel di Iudica in una zona E (agricola). Per questa tipologia di zona è consentito il mantenimento dei manufatti esistenti. Sono ammessi i sottoelencati manufatti o la trasformazione di quelli esistenti:

- a) casa coloniche di abitazione per gli agricoltori e per i salariati agricoli, nonché i relativi rustici di servizio utili all'attività agricola dell'azienda;



b) impianti o manufatti edilizi destinati alla lavorazione e trasformazione dei prodotti agricoli o zootecnici, ivi comprese le serre.

#### ***10.4.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa***

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

### **10.5 Comune di Centuripe**

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Centuripe**, approvato con D.R.U. n. 91 del 07-03-2001, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

#### **Zona E – Agricola**

Si tratta della maggior parte del territorio comunale, dove allo stato attuale si svolge attività connessa all'uso agricolo del territorio.

##### ***10.5.1 Disciplina del territorio attraversato***

Il tracciato attraversa il comune di Centuripe in una zona E (agricola). Per questa tipologia di zona è consentito il mantenimento dei manufatti esistenti. Sono ammessi i sottoelencati manufatti o la trasformazione di quelli esistenti:


a) casa coloniche di abitazione per gli agricoltori e per i salariati agricoli, nonché i relativi rustici di servizio utili all'attività agricola dell'azienda;

b) impianti o manufatti edilizi destinati alla lavorazione e trasformazione dei prodotti agricoli o zootecnici, ivi comprese le serre.

##### ***10.5.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa***

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

						
<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>	COMMESSA 3RSJ1	LOTTO 01	CODIFICA RG	OPERA/DISCIPLINA SAOOP	REV A	FOGLIO 73 di 53

## 10.6 Comune di Paternò

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Paternò**, approvato con D.Dir. ARTA n. 483 del 05-05-2003, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

### Agricolo produttiva

#### *10.6.1 Disciplina del territorio attraversato*

Il tracciato attraversa il comune di Paternò in una zona ZE1 (agricolo produttiva). Per questa tipologia di zona sono previsti i seguenti usi:

- costruzioni residenziali pertinenziali
- costruzioni di servizio alle attività dell'azienda agricola ( depositi, fienili, magazzini, silos, serre.....)
- costruzioni per l'allevamento aziendale e/o interaziendale necessari allo svolgimento dell'attività zootecnica
- edifici di carattere industriale o di servizio connessi con la produzione agricola (mulini, caseifici, fabbricati per ricovero, manutenzione, esercizio macchine agricole conto terzi, cliniche veterinarie.....)
- Servizi pubblici e privati e piccoli esercizi commerciali per la vendita di prodotti agricoli

#### *10.6.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa*

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

## 10.7 Comune di Belpasso

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Belpasso**, approvato con D.R.U. n. 987 del 22-12-1993, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

### Agricole

Vengono classificate dalla carta Mosaico come Zone omogenee "E" le parti del territorio di Belpasso destinate agli usi ed attività agricole, ed allevamento di animali similari e connessi.

### Aree per industrie

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOP	A	74 di 53

Ogni nuova unità produttiva, operante nel settore industriale e la cui dimensione sia superiore alle 30 unità lavorative, dovrà essere insediata nell'agglomerato industriale.

L'utilizzazione dei lotti dovrà risultare da uno schema planovolumetrico non inferiore alla scala 1:500.

Tale schema planovolumetrico dovrà chiaramente evidenziare:

- le aree occupate dai vari corpi di fabbrica all'interno del lotto (inclusi gli uffici annessi, i depositi coperti);
- le quote raggiunte dai corpi di fabbrica su menzionati;
- i distacchi quotati dai confini;
- gli spazi aperti non edificati per la circolazione, i parcheggi ed i depositi all'aperto
- le aree riservate al verde;
- gli accessi stradali ed i raccordi ferroviari;
- il tipo di recinzione.

Lo schema planovolumetrico dovrà essere accompagnato da una relazione tecnica illustrativa.

Sono proibite le abitazioni, ad eccezione di:

- alloggi per portinai e/o custodi degli stabilimenti;
- alloggi per addetti alla sorveglianza continua degli impianti, qualora ne sia riconosciuta la necessità, limitatamente al personale strettamente indispensabile.

E' consentita la costruzione di edifici per uffici fino a "piani 2 sopra terra più seminterrato". L'indice di edificabilità superficiale di tali edifici per uffici (rapporto fra superficie totale dei piani e superficie totale della proprietà del lotto industriale) dovrà essere inferiore di norma a 0,10.

### ***10.7.1 Disciplina del territorio attraversato***

Il tracciato attraversa il comune di Belpasso in una zona E (aree agricole) e lambisce a sud della stazione Ferroviaria di Motta Sant'Anastasia un'area a destinazione industriale .

Per le aree agricole sono previsti interventi sul patrimonio esistente e per le nuove costruzioni sono consentite le seguenti destinazioni d'uso, per gli interventi produttivi in verde agricolo ai sensi dell'art. 22 della L.R. 71/78 e s.m.i.:

- costruzioni o manufatti a servizio dell'agricoltura connessi alla funzionalità produttiva del fondo
- Costruzioni, manufatti ed impianti destinati alla lavorazione, trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e zootecnici ovvero per lo sfruttamento artigianale di risorse naturali locali

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	75 di 53

- Costruzioni o manufatti inerenti l'attività zootecnica

- Costruzioni di carattere residenziale

### **10.7.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa**

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

## **10.8 Comune di Motta S. Anastasia**

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Motta S. Anastasia**, approvato con D.R.U. n. 1010 del 12-09-2006, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

### Agricole

Vengono classificate come Zone omogenee "E" le parti del territorio di Motta S. Anastasia destinate agli usi ed attività agricole, ed allevamento di animali similari e connessi.

La zona omogenea "E" è divisa nelle seguenti tre sottozone in relazione allo stato di fatto sia culturale che s'uso:

- ❖ Zona E1 o zona agricola consolidata costituita dalle parti di territorio comunale ancora coltivate secondo lo studio agricolo forestale allegato al PRG
- ❖ Zona E2 o zona agricola marginale costituita dalle parti di territorio comunale limitrofe (adiacenti) el zone urbanizzate (urbane) o caratterizzate da un'agricoltura marginale.
- ❖ Zona ES o zona agricola speciale costituita dalle parti di territorio comunale che per il loro degrado idrogeologico e la natura che non consente un facile sfruttamento agrario vero e proprio, sono state sottoposte a vincolo idrogeologico a norma dell'art.1 della L. 30/12/1927 n.3267.

### **10.8.1 Disciplina del territorio attraversato**

Il tracciato attraversa il comune di Motta S. Anastasia in una zona E1 (verde agricolo). Per questa tipologia di zona sono previsti interventi sul patrimonio esistente e per le nuove costruzioni sono consentite le seguenti destinazioni d'uso, per gli interventi produttivi in verde agricolo ai sensi dell'art. 22 della L.R. 71/78 e s.m.i.:

- costruzioni o manufatti a servizio dell'agricoltura connessi alla funzionalità produttiva del fondo

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	76 di 53

- Costruzioni, manufatti ed impianti destinati alla lavorazione, trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e zootecnici ovvero per lo sfruttamento artigianale di risorse naturali locali
- Costruzioni o manufatti inerenti l'attività zootecnica
- Costruzioni di carattere residenziale

### **10.8.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa**

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

### **10.9 Comune di Misterbianco**

E' stato analizzato anche il piano regolatore del Comune di Misterbianco anche se il sedime dell'opera in progetto non attraversa il territorio di questo comune, per verificare che nella fascia di 500 m a nord della linea non insistessero sull'area insediamenti con particolari tutele.

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Misterbianco**, approvato con D.D.G. Sicilia n. 621 del 19-11-2001, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

#### **Zona E – aree agricole**

Sono le parti del territorio comunale destinate all'esercizio delle attività agricole.

Per i fondi di estensione superiore a un ettaro è consentita la edificazione a carattere residenziale nel rispetto dell'i.c.f. massimo di 0,03 mc/mq, ivi comprese le eventuali abitazioni preesistenti.

Inoltre è ammessa la demolizione di fabbricati esistenti e la ricostruzione degli stessi nei limiti della cubatura esistente. La distanza delle costruzioni dai confini non può essere inferiore a ml.10, mentre quella fra le costruzioni, non inferiore a 2 m. la distanza dai cigli stradali non può essere inferiore a quella fissata dall'art.26 del DPR n.495/92 e successive modifiche e integrazioni.

Sono vietate le lottizzazioni e il sub-frazionamento dei fondi in lotti inferiori a 10.000 mq a meno che nei casi di divisione ereditaria e/o esigenze di carattere culturale.

Nella zona agricola sono ammessi anche impianti o manufatti edili destinati alla lavorazione o trasformazione di prodotti agricoli o zootecnici locali.

E' consentito realizzare impianti all'aperto di allenamento sportivo e per il tempo libero all'aperto con impianti edilizi nella misura massima di cui alla normativa relativa alla residenza nella zona E da destinare a spogliatoi e servizi.

### 10.9.1 *Disciplina del territorio attraversato*

Il tracciato attraversa il comune di Misterbianco in una zona E (aree agricole). Per questa tipologia di zona sono previsti interventi sul patrimonio esistente e per le nuove costruzioni sono consentite le seguenti destinazioni d'uso, per gli interventi produttivi in verde agricolo ai sensi dell'art. 22 della L.R. 71/78 e s.m.i.:

- costruzioni o manufatti a servizio dell'agricoltura connessi alla funzionalità produttiva del fondo
- Costruzioni, manufatti ed impianti destinati alla lavorazione, trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e zootecnici ovvero per lo sfruttamento artigianale di risorse naturali locali
- Costruzioni o manufatti inerenti l'attività zootecnica
- Costruzioni di carattere residenziale

### 10.9.2 *Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa*

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non interessa il territorio comunale e che all'interno della fascia indagata di 500 m a nord della linea non insistono sull'area insediamenti con particolari tutele

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.

## 10.10 **Comune di Catania**

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Catania**, approvato con D.P.R. Sicilia n. 166-A del 28-06-1969, sono state individuate le destinazioni d'uso urbanistiche definite nello strumento urbanistico vigente, con particolare attenzione a quelle parti che hanno influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della nuova linea e aree di cantiere).

### Zone D

Nelle zone classificate con la lettera « D » nel P.R.G. non vengono rilasciate licenze edilizie per singoli lotti.

L'edificazione dovrà avvenire a mezzo di progetti edilizi unitari interessanti l'intera estensione di almeno un comparto, ove per comparto si intende una superficie edificabile delimitata per l'intero suo perimetro da spazi pubblici, indicati nei grafici di P.R.G.

Le costruzioni devono avere le seguenti caratteristiche:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
	3RSJ1	01	RG	SAOOP	A	78 di 53

a) la cubatura massima consentita dovrà essere computata sulla base dell'indice di fabbricabilità fondiaria mc/mq. 6,5, e l'altezza massima consentita sarà eguale alla larghezza stradale ed in ogni caso mai superiore a m. 17,50, numero massimo dei piani 5 (compreso piano terra o rialzato ed attico);

b) le costruzioni possono sorgere a filo stradale o in ritiro, e comunque l'altezza non deve mai superare la larghezza della strada più l'eventuale ritiro dell'edificio dal margine stradale. Ove la costruzione si ritiri dalla strada il ritiro non deve essere inferiore a m. 5,00.

Saranno rilasciate licenze edilizie per edifici singoli esclusivamente nei comparti edilizi già provvisti di strade e servizi o in quelli già in buona parte saturati.

### Zona E – aree agricole

Nelle zone classificate con la lettera E nel P.R.G non sono ammesse costruzioni in aderenza e le costruzioni dovranno presentare le seguenti caratteristiche:.

- a) costruzioni isolate: è obbligatorio il ritiro da tutti i confini compreso il margine stradale;
- b) numero massimo dei piani 3 (compreso piano terra o rialzato e attico);
- c) altezza massima ml. 12,00;
- d) è vietata la costruzione di cortili chiusi o chiostrine;
- e) i distacchi tra i fabbricati non devono essere inferiori ai 5/4 della media delle altezze massime dei due fabbricati ed in ogni caso non inferiori a ml. 10,00;
- f) le distanze minime dai confini non debbono essere inferiori a 5/8 dell'altezza massima dell'edificio ed in ogni caso non inferiori a ml. 5,00,
- g) l'arretramento del margine stradale è obbligatorio e deve essere almeno uguale a 5/8 dell'altezza massima dell'edificio ed in ogni caso mai inferiore ai m. 5 per strade di larghezza inferiore a m. 7; a m. 7,5 per strade di larghezza compresa tra ml. 7,00 e ml. 15,00; e m. 10,00 per strade di larghezza superiore a m. 15,00;
- h) in ogni caso l'altezza dell'edificio non può mai superare la larghezza complessiva della strada e degli arretramenti dal margine stradale, salvo il caso di gruppi di edifici oggetto di piano particolareggiato o lottizzazioni convenzionate con prescrizioni planivolumetriche;
- i) sono vietate le costruzioni accessorie, che dovranno trovar posto nel corpo della costruzione. I corpi interrati devono distare dai confini la distanza minima di cui sopra;
- j) la cubatura massima consentita valutata sulla effettiva su-perficie del lotto edificabile, dovrà essere computata sulla base dell'indice di fabbricabilità fondiaria mc/mq. 3;
- k) il rapporto di copertura non deve essere superiore al 30%;
- l) il 60% dell'area scoperta deve essere sistemata a giardino.

### Zona F –servizi di interesse generale

Le zone classificate con la lettera F nel P.R.G. sono riservate ad edilizia convenzionata, sovvenzionata o meno. a carattere economico e popolare. Esse si compongono di comprensori nel cui ambito le destinazioni specifiche (servizi, verde, strade, aree edificabili, etc.) sono definite secondo i limiti e rapporti minimi inderogabili, fissati con i DD.MM. 1 e 2 Aprile 1968, sulla base delle densità comprensoriali come appresso specificate:

- Zona in località Nuovalucello a Nord del Viale Marco Polo: abitanti/ettaro 140;

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOP	A	79 di 53

- Zona posta a nord del Viale Ulisse compresa tra la linea ferroviaria ad est e lo svincolo dell'asse attrezzato ad ovest: abitanti/ettaro 140;
- Zona S. Giovanni Galermo: abitanti/ettaro 180;
- Zona Trappeto Nord: abitanti/ettaro 180;
- Zona Trappeto Sud: abitanti/ettaro 200;
- Zona di Librino: abitanti/ettaro 200;
- Zona di Canalicchio: abitanti/ettaro 200;
- Zona di Via Palermo ed altre: abitanti/ettaro 200.

Le delimitazioni di aree destinate alla edilizia, a verde, a servizi, etc., risultanti dalle planimetrie di P.R.G. nello ambito di ciascun comprensorio, hanno solo valore indicativo. Pertanto sulla base delle destinazioni di cui sopra il Comune dovrà redigere uno studio generale dell'intero comprensorio, senza di che nessun piano particolareggiato di lottizzazione potrà essere sottoposto ad approvazione.

#### ***10.10.1 Disciplina del territorio attraversato***

Il tracciato attraversa il comune di CATANIA inizialmente in una zona E aree agricole per poi inserirsi all'interno di un'area a destinazione D (zone miste industriali e/o industriali artigianali) e terminare all'interno di una zona F (aree per servizi di interesse generale).

#### ***10.10.2 Valutazione delle coerenze e criticità di natura ambientale e legislativa***

Dall'analisi dello strumento urbanistico vigente emerge che l'opera in progetto non rientra tra le previsioni di piano.

In linea generale è possibile asserire che non esistono criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente.



## 11 CONCLUSIONI E VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ

Di seguito si riporta la valutazione di significatività relativi agli aspetti ambientali individuati per il Piano Programmatico, tenendo conto dei seguenti elementi riportati nel cap. 2.1 del presente SIA “Il sistema di Gestione Ambientale”:

- schema di corrispondenza fra l’organizzazione e la definizione dei temi come trattati nel SIA e gli aspetti ambientali individuati;
- criteri di valutazione della significatività

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE		SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	CRITERI PER LA VALUTAZIONE
Argomenti e Componenti		Aspetti Ambientali	DELLA SIGNIFICATIVITÀ
<b>Quadro di Riferimento Programmatico</b>	Pianificazione di livello sovra comunale	1. Programmazione e pianificazione territoriale	1. Impatto legislativo 2. Modifica dello stato iniziale 3. Percezione degli Stakeholder
	cap.5 “Pianificazione Regionale”,		
	cap.9 “Pianificazione Provinciale”		
	cap. 10 “Pianificazione territoriale a livello comunale”	2. Sistema vincoli e aree protette	
	Aree protette		
	Cap.7 “Aree protette”		
Cap. 8 “Vincoli e tutele territoriali”			

### 11.1 Impatto legislativo

#### Programmazione e pianificazione territoriale

Relativamente all’aspetto ambientale “Programmazione e pianificazione territoriale” dall’analisi condotta nel presente SIA non si rileva la presenza di adempimenti normativi che regolamentano tale aspetto ambientale.

### Sistema dei vincoli e aree protette

Riguardo all'aspetto ambientale "Sistema dei vincoli e aree protette" dall'analisi dei capp. 7 e 8 del presente SIA emerge quanto segue:

- per quanto riguarda le aree protette, tale aspetto non risulta significativo per la presenza di prescrizioni relative ad aree non interferite dal progetto. Infatti, la nuova linea si sviluppa in aree in cui non sono presenti né Riserve Naturale Orientate, né altre aree protette di rango superiore.
- per quanto riguarda i vincoli territoriali e ambientali, tale aspetto è significativo unicamente per quanto riguarda gli attraversamenti dell'idrografia superficiale con la relativa fasce di rispetto (150m dalle sponde per i corsi d'acqua) - art.142 lett. a, b, c e per un'area tutelata come area e beni di interesse archeologico

## **11.2 Modifica dello stato iniziale**

### Programmazione e pianificazione territoriale

Relativamente all'aspetto ambientale "Programmazione e pianificazione territoriale", l'analisi condotta nel presente SIA non evidenzia criticità significative dal momento che tutto il tracciato si sviluppa fuori terra quasi completamente nell'ambito di aree già ad uso ferroviario e non determina soggezioni al territorio che possano risultare incongruenti con le previsioni dei piani.

La pianificazione locale non pone indirizzi e discipline stringenti per l'intervento in esame; il tracciato di progetto dovrà comunque essere recepito dagli strumenti urbanistici, limitatamente alle aree esterne e alle pertinenze ferroviarie attuali dei diversi comuni interessati.

In generale non si registrano livelli di incompatibilità con l'assetto di indirizzo degli strumenti analizzati.

### Sistema dei vincoli e aree protette

Dal momento che gli unici vincoli di rilievo riguardano l'attraversamento dell'idrografia superficiale e di un'area tutelata come area e beni di interesse archeologico, l'aspetto ambientale in esame non risulta significativo mentre sarà necessario richiedere le opportune autorizzazioni e verifiche all'Autorità di Bacino ed alla Sovrintendenza Archeologica.

## **11.3 Percezione degli stakeholder**

Gli stakeholder interessati dal progetto sono:

- *Amministrazioni Centrali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le attività culturali);*
- *Regione Sicilia;*
- *Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali di Catania e Enna,*

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	OPERA/DISCIPLINA	REV.	FOGLIO
3RSJ1	01	RG	SAOOOP	A	82 di 53

- *Regione Siciliana - Assessorato Territorio e Ambiente -Dipartimento Territorio e Ambiente - Servizio 4 "Assetto Del Territorio e Difesa Del Suolo"*
- *Provincia di Enna;*
- *Provincia di Catania;*
- *Comune di Catenanuova;*
- *Comune di Centuripe;*
- *Comune di Paternò;*
- *Comune di Belpasso;*
- *Comune di Motta Sant'Anastasia;*
- *Comune di Misterbianco;*
- *Comune di Catania.*
- *Comune di Castel di Iudica.*
- *Comune di Venezia*
- *i privati e la collettività.*

Sulla base dell'esperienza relativa ad altri interventi simili realizzati, entrambi gli aspetti ambientali individuati (Programmazione e pianificazione territoriale e Sistema vincoli e aree protette) risultano essere significativi sia per il coinvolgimento diretto in procedure di autorizzazione che in termini di *governance* del territorio.

I privati sono direttamente coinvolti per eventuali espropri di pubblica utilità, mentre i cittadini rappresentano i principali soggetti di riferimento in termini di costi/benefici a seguito della realizzazione del Progetto stesso.

Nella tabella 11.1 "Aspetti ambientali significativi" si riporta il risultato della valutazione di significatività degli AA individuati nel Quadro Programmatico, effettuata sulla base dei criteri di cui sopra.

<b>Aspetti ambientali</b>	<b>Criteri di significatività</b>	<b>Valutazione della significatività</b>
1 Programmazione e pianificazione territoriale	Impatto legislativo	Non significativo
	Modifica dello stato iniziale	Significativo
	Percezione degli stakeholder	Significativo
2 Sistema aree protette	Impatto legislativo	Non significativo
	Modifica dello stato iniziale	Non significativo
	Percezione degli stakeholder	Non significativo
3 Sistema vincoli	Impatto legislativo	Significativo
	Modifica dello stato iniziale	Non significativo
	Percezione degli stakeholder	Significativo

**Tab. 11.1 – Aspetti ambientali (AA) significativi**