

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO – CIS SICILIA

DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA - PALERMO

U.O. AMBIENTE, ARCHITETTURA E ARCHEOLOGIA

PROGETTO PRELIMINARE

LINEA CATANIA - PALERMO

TRATTA CATENANUOVA-RADDUSA AGIRA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SCALA:

-

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

RSJ1 02 R 22 RG SA000G 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autore
A	Emissione definitiva	S. Brigatti	Nov. 2013	R. Sciacca V. Morelli	Nov. 2013	P. Confesimo	Nov. 2013	ITALFERR S.p.A. Dot. A. Ch. Antonello Martino Ordine Architetti di Roma n. 10485

File RSJ1 02 R22 RG SA000G 001 A.docx

n. Elab 180

INDICE

1	PREMESSA	5
1.1	INTRODUZIONE	5
1.2	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.....	5
1.3	LA PRINCIPALE NORMATIVA AMBIENTALE DI RIFERIMENTO PER IL PROGETTO	8
2	APPROCCIO METODOLOGICO.....	10
2.1	SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	10
2.2	DOCUMENTI ALLEGATI.....	15
2.3	ENTI CONTATTATI PER LA RACCOLTA DEI DATI	16
3	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	17
4	PIANIFICAZIONE DI SETTORE	18
4.1	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO SOVRANAZIONALE.....	18
4.1.1	<i>La nuova rete centrale TEN-T ed i nuovi corridoi delle infrastrutture UE</i>	<i>19</i>
4.1.2	<i>Il corridoio 5 scandinavo – mediterraneo.....</i>	<i>26</i>
4.2	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE.....	29
4.2.1	<i>Programma delle Infrastrutture Strategiche di Interesse Nazionale.....</i>	<i>29</i>
4.2.2	<i>Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ed i Programmi Operativi.....</i>	<i>30</i>
4.2.3	<i>Contratto di programma 2012-2016 per la gestione degli investimenti RFI.....</i>	<i>36</i>
4.2.3.1	<i>Riferimenti normativi e programmatici.....</i>	<i>37</i>
4.2.3.2	<i>Obiettivi e priorità</i>	<i>37</i>
4.2.3.3	<i>Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”</i>	<i>38</i>
4.3	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO REGIONALE.....	39
4.3.1	<i>Il Piano Regionale dei Trasporti</i>	<i>39</i>
4.3.2	<i>Progetto di Territorio della Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica.....</i>	<i>42</i>
4.3.3	<i>Gli accordi di programma per lo sviluppo infrastrutturale</i>	<i>43</i>
4.4	PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE	44

4.4.1	<i>Piano della Mobilità della Provincia di Catania</i>	44
5	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE	47
5.1	PIANIFICAZIONE REGIONALE	47
5.1.1	<i>Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale</i>	47
5.1.1.1	La pianificazione paesistica e territoriale d'ambito	48
5.1.2	<i>Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)</i>	53
5.1.2.1	Criticità geomorfologiche	53
5.1.2.2	Dissesti franosi	56
5.1.2.3	Criticità idrauliche	57
6	PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	60
6.1	PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI CATANIA	60
6.2	PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI ENNA: IL PROGETTO DEFINITIVO	63
7	PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO COMUNALE	66
7.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	66
7.2	COMUNE DI CENTURIPPE	66
7.2.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	66
7.3	COMUNE DI CATENANUOVA	67
7.3.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	67
7.4	COMUNE DI REGALBUTO	68
7.4.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	68
7.5	COMUNE DI AGIRA	69
7.5.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	70
7.6	COMUNE DI CASTEL DI IUDICA	70
7.6.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	71
7.7	COMUNE DI RAMACCA	71
7.7.1	<i>Disciplina del territorio attraversato</i>	71
7.8	SINTESI SULLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	72

8	IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE.....	74
8.1	VINCOLI EX D.LGS. 42/2004	74
8.2	VINCOLO IDROGEOLOGICO, AI SENSI DEL R.D.L. 3267/23	75
8.3	INTERFERENZA CON LE AREE VINCOLATE.....	75
9	AREE PROTETTE.....	76
9.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	76
9.1.1	<i>Sistema delle aree naturali protette e della Rete Natura 2000.....</i>	<i>78</i>
10	CONCLUSIONI SULLA VALUTAZIONE DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE.....	80

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 (CT) a quella di Raddusa-Agira (EN) 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 fa parte del corridoio 5 individuato nell'ambito della programmazione dei trasporti tra i paesi dell'Unione Europea. Tale corridoio, denominato "scandinavo – mediterraneo", attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta.

1.2 La normativa di riferimento in materia di compatibilità ambientale

Il contesto legislativo in materia di compatibilità ambientale prende forma a partire da normative di livello Comunitario (Direttive), nel tempo, recepite dagli Stati membri all'interno del proprio ordinamento procedurale che, nel caso nazionale, prevede un parziale trasferimento di competenza alle Regione e agli Enti Locali.

Si riporta, quindi, di seguito la disamina dei principali riferimenti normativi, articolati secondo i tre suddetti livelli: Comunitario, nazionale e regionale.

Direttive Comunitarie

- Direttiva CEE 85/337 del 27 giugno 1985 "Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati";
- Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997;
- Direttiva 2003/35/CE del 26 maggio 2003;
- Direttiva 2011/92/UE del 13 dicembre 2011 "Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

Normativa nazionale

- Legge 8 luglio 1986, n. 349: S. O. n. 59 G.U.R.I. 15 luglio 1986, n. 162 Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale, e sue ss.mm.ii.;
- D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377: Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	6 di 80

- D.P.C.M. 27 dicembre 1988: Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e sue ss.mm.ii;
- D.P.R. 11 febbraio 1998: Disposizioni integrative al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla l. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6. (Gazz. Uff., 27 marzo, n. 72);
- D.Lgs 31 marzo 1998, n. 112: Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348: Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere. (G.U.R.I. 12 ottobre 1999, n. 240);
- D.Lgs 20 agosto 2002, n.190: Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale. (GU n. 199 del 26.08.2002 - Suppl. Ordinario n.174);
- Legge 31 ottobre 2003, n. 306: Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003;
- Decreto 1 aprile 2004: Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale (G.U. n. 84 del 09.04.2004);
- Legge n. 308 del 2004: delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale;
- D.Lgs 17 agosto 2005, n. 189: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002; n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale (G.U. n. 221 del 22.09.2005 – Suppl. ordinario n. 157);
- D.Lgs n. 195 del 19 agosto 2005: accesso del pubblico all'informazione ambientale;
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e smi: Norme in materia ambientale;
- D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e smi: Codice dei contratti pubblici. Il Titolo III, Capo IV e l'All. XXI riguardano la VIA delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi;
- D. Lgs n. 4 del 16.01.2008: Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;
- D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128: Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Normativa regionale

- VAS – VIA:
 - Disposizione e Comunicato dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente del 30 novembre 2007 - Avviso relativo all'applicazione del decreto legislativo n. 152/2006.
 - Modello metodologico proponenteLe - Art. 59 L.R. 6 del 14 maggio 2009.
 - Legge regionale del 14 maggio 2009, n. 6. -Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2009. Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (Art.59).

- Valutazione di Incidenza:
 - Legge n°13 del 8 Maggio 2007 - Disposizioni in favore dell'esercizio di attività economiche in siti di importanza comunitaria e zone di protezione speciale. Norme in materia di edilizia popolare e cooperativa. Interventi nel settore del turismo. Modifiche alla legge regionale n. 10 del 2007, art.1.
 - Prot. n°34890 del 06/05/08
 - Prot. n°45444 del 10/06/08
 - Prot. n°86658 del 18/11/08
 - Legge regionale n. 17 del 28 dicembre 2004 - Disposizioni programmatiche e finanziarie per l'anno 2005.
 - Circolare n. 86762 del 19 novembre 2008 - Legge regionale 28 dicembre 2004, n.17, art.13, comma 2 – Spese di istruttoria della procedura di valutazione di incidenza. Modalità di calcolo e versamento delle stesse.
 - Decreto Assessoriale 18 dicembre 2007 - Modifica del decreto 22 ottobre 2007, concernente disposizioni in materia di valutazione di incidenza attuative dell'art. 1 della legge regionale 8 maggio 2007, n.13.
 - D. A. 30 marzo 2007 - Decreto Assessoriale 30 marzo 2007 – Assessorato Territorio e Ambiente pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana n. 20 del 27/04/2007. “Prime disposizioni d’urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni”.
 - Decreto Assessoriale 11 marzo 2005 - Modalità di pagamento delle entrate derivanti dalla prestazione dei servizi resi dalla Regione, di cui all'art.13 della Legge Regionale 28 dicembre 2004, n.17.

- o D. D. G. 18 agosto 2004, n. 895 - Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Territorio e Ambiente 18 agosto 2004, n. 895 Attribuzione della competenza in materia di valutazione di incidenza al Servizio II VIA – VAS.

1.3 La principale normativa ambientale di riferimento per il progetto

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un intervento di tipo infrastrutturale ricompreso fra i progetti strategici nazionale di cui alla cosiddetta Legge Obiettivo (legge n. 443/2001).

Attraverso detta legge il Governo ha individuato le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e per lo sviluppo del Paese. Per tali opere il Governo ha promulgato una specifica legge di attuazione (D.Lgs n. 190/2002, successivamente sostituito dal D.Lgs 163/2006) che individua la disciplina speciale che regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche definendo anche i ruoli delle diverse Amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo prevedendo che l'approvazione di tali opere avvenga di intesa tra lo Stato e le Regioni nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni interessate.

In particolare il decreto legislativo ha introdotto per tali opere una specifica procedura di valutazione di impatto ambientale (detta "VIA speciale") definendone tempi e fasi di svolgimento, e istituendo un'apposita Commissione dedicata (Commissione Speciale VIA).

Successivamente, con la delibera CIPE n. 57/2002 sono state date disposizioni sulla Strategia nazionale ambientale per lo sviluppo sostenibile 2000-2010 e si è affermata la necessità di rendere più sistematica, efficiente ed efficace l'applicazione della VIA, ad esempio tramite l'istituzione di Osservatori ambientali, finalizzati alla verifica dell'ottemperanza alle pronunce di compatibilità ambientale, nonché il monitoraggio dei problemi ambientali in fase di realizzazione delle opere.

Il presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a cui risulta soggetto il progetto risulta, pertanto, disciplinato principalmente dal D.Lgs 163/06 e, in particolare dal Capo IV, artt. 161-194.

In particolare, l'art.165, c.3, del Decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare sia corredato anche dallo Studio di Impatto Ambientale.

La relativa procedura VIA si svolge secondo quanto previsto dall'art.165, c.4 e dall'art.183 del D.Lgs 163/06.

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 progetto; all'utilizzazione delle risorse naturali; all'emissione di sostanze inquinanti (con descrizione da parte del proponente dell'opera dei metodi previsionali utilizzati);
6. una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.
7. 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.

Va evidenziato che le caratteristiche generali ed i tempi di progettazione, approvazione e realizzazione del progetto di raddoppio della tratta ferroviaria tra Raddusa e Catenanuova sono definiti e dettagliati all'interno del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria "Messina-Catania-Palermo", istituito dall'articolo 6 del D. Lgs. 88/2011 e sottoscritto il 28 febbraio 2013 dal Ministro per la Coesione territoriale, dal Ministro allo Sviluppo Economico, alle Infrastrutture e Trasporti, dal Governatore della Regione Siciliana e dagli Amministratori delegati di Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana.

Inoltre, per quanto attiene la rete "Natura 2000", la comunità europea ha emanato le seguenti direttive:

- Direttiva CEE Habitat 92/43 del 21 maggio 1992 "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e delle flore e delle faune selvatiche".
- Direttiva CEE 79/409 del 2 aprile 1979 "Conservazione degli uccelli selvatici".

Il progetto insiste in corrispondenza di un ambito territoriale connotato dalla presenza di un articolato sistema di aree tutelate sotto il profilo naturalistico e ciò, di fatto, comporta la necessità della specifica Valutazione di Incidenza.

Lo stesso interessa, inoltre, aree soggette a tutela e vincoli di tipo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 e, pertanto, a supporto del presente progetto è stata predisposta la Relazione Paesaggistica riaggregando i contenuti specifici contenuti nello Studio di Impatto Ambientale secondo i contenuti del DPCM 12.12.2005.

Infine, secondo quanto disposto dal DM 161/2012, è stato predisposto lo specifico Piano di Utilizzo dei materiali di scavo, da valutarsi all'interno della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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. 152/2006 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
- Elettrodotti

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	11 di 80

- 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 2-1 "*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.

Tabella 2-1: Matrice di Correlazione Tipologia Opera-Aspetto Ambientale coinvolto nel Processo di Progettazione

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
Sottostazione elettrica	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

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. Nella seguente Tabella 2-2 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.

Tabella 2-2: Tabella di confronto tra componenti trattate nel SIA e aspetti ambientali individuati nel SGA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE		SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE
Argomenti e Componenti		Aspetti Ambientali
Quadro di Riferimento Programmatico	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
Quadro di Riferimento Progettuale	Piano di Gestione Terre e dei materiali di risulta	3. Suolo e sottosuolo
Quadro di Riferimento Ambientale	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 visibilità
Beni storici e architettonici (cap. 8)	13. Beni storici e architettonici	
Archeologia (cap. 10)	14. Archeologia	

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 considerarsi 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.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	15 di 80

2.2 Documenti allegati

Nella Tabella 2-3 “*Elenco Elaborati Quadro di Riferimento Programmatico*”, si riporta l’elenco completo degli elaborati grafici e descrittivi facenti parte del Quadro di Riferimento Programmatico.

Tabella 2-3: Elenco elaborati Quadro di Riferimento Programmatico

ELABORATO GRAFICO	SCALA	CODIFICA																				
		R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Corografia	1:25.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Carta dei vincoli e delle tutele 1/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Carta dei vincoli e delle tutele 2/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
Carta dei vincoli e delle tutele 3/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	3	A
Carta delle aree protette	1:25.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
Mosaico degli strumenti urbanistici – 1/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	4	A
Mosaico degli strumenti urbanistici – 2/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	5	A
Mosaico degli strumenti urbanistici – 3/3	1:10.000	R	S	J	1	0	2	R	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	6	A

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 Centuripe (EN);
- Comune di Catenanuova (EN);
- Comune di Regalbuto (EN);
- Comune di Agira (EN);
- Comune di Castel di Iudica (CT);
- Comune di Ramacca (CT).

I dati sono stati acquisiti nel periodo settembre – novembre 2013.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area di studio si colloca nella porzione centro-orientale della regione Sicilia in corrispondenza del tracciato ferroviario della linea Catania-Palermo. L'intervento in oggetto, consistente nel raddoppio della linea storica esistente. La tratta in esame, in particolare, si sviluppa per circa 14 km in direzione all'incirca W-E tra Catenanuova e Raddusa Agira. Il tracciato di progetto interessa il territorio dei comuni di Centuripe, Catenanuova, Regalbuto e Agira, in provincia di Enna (EN), e quello dei comuni di Castel di Iudica e Ramacca in provincia di Catania (CT).

Con riferimento alla Carta Topografica d'Italia edita dall'Istituto Geografico Militare Italiano (I.G.M.I.), l'area oggetto di studi è individuabile all'interno del Foglio 269 (Paternò) in scala 1:100.000, nelle Tavole 269 IV SW (Libertinia) e 269 IV SE (Catenanuova) in scala 1:25.000.

L'area di studio impegna quindi settori di territorio posti a quote comprese tra circa 230 m s.l.m. e circa 135 m s.l.m.. Dal punto di vista morfologico, l'area di studio si caratterizza per la presenza di ampi settori pianeggianti o sub-pianeggianti riconducibili alla piana alluvionale della media valle del Fiume Dittaino bordati da blandi rilievi collinari, con versanti poco acclivi ed estesi generalmente corrispondenti ai settori di affioramento di terreni a dominante pelitica o psammitica.

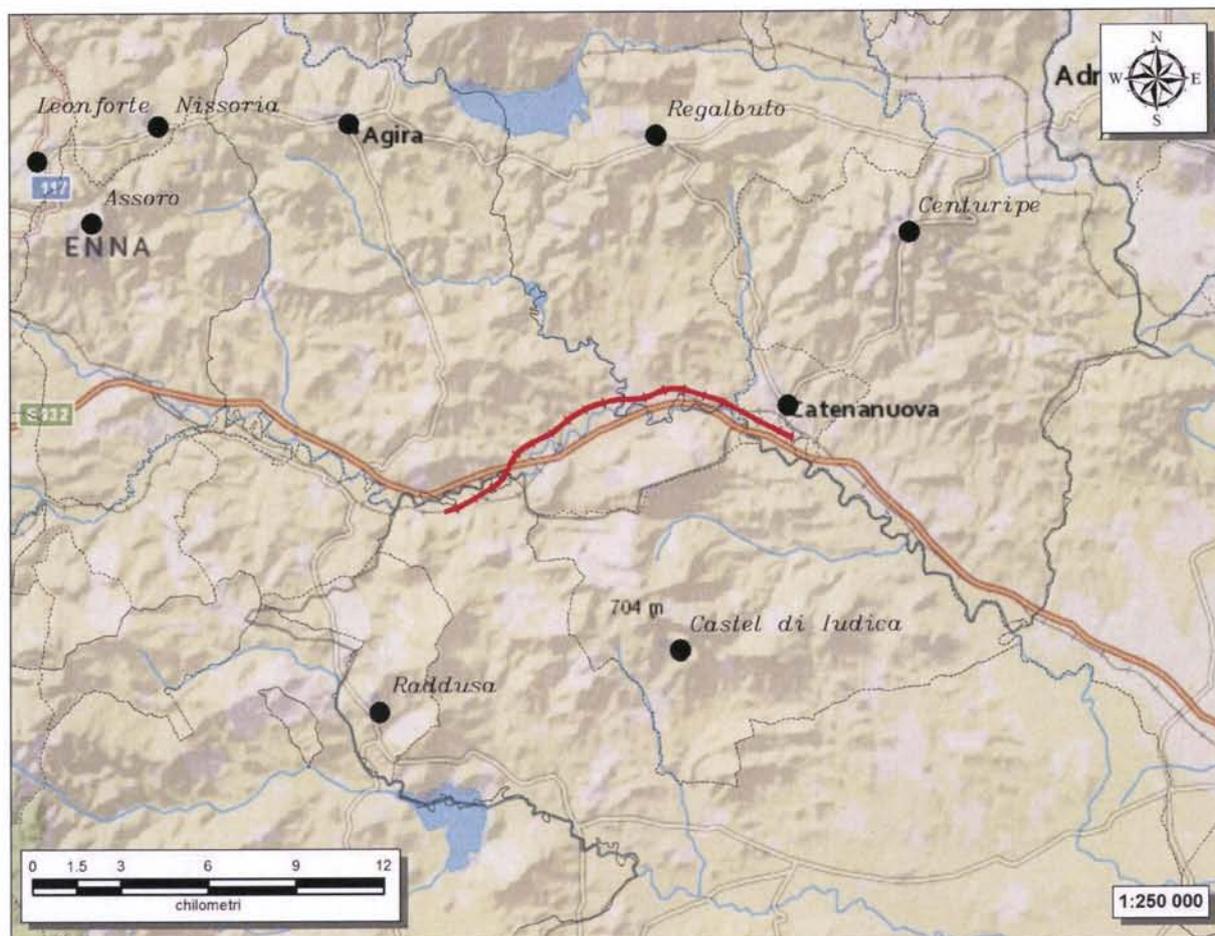


Figura 3-1: Corografia in scala 1:250.000 dell'area in cui si colloca lo studio geologico con individuazione, in colore rosso, del tracciato di stretto interesse progettuale

4 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

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

4.1 Programmazione di livello sovranazionale

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 ed in progetto interventi di potenziamento di linee esistenti e realizzazioni di nuove linee, tutti integrati nei piani di sviluppo della rete Transeuropea dei Trasporti (Corridoi TEN-T) dell'Unione Europea.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Di seguito si esamina lo sviluppo storico della politica dei trasporti all'interno del quadro europeo.

4.1.1 La nuova rete centrale TEN-T ed i nuovi corridoi delle infrastrutture UE

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).

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 alla 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 ed 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 ed 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 ed 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.

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 multimodali 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 TEN 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.

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 ed 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).

La rete che i Corridoi disegnano è a maglie estremamente larghe, per cui essi si pongono in prima istanza in una relazione di complementarità ed integrazione reciproca, a 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 ed 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.

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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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.

Inoltre TEN-T è uno strumento essenziale per consentire alla politica dei trasporti di raggiungere la meta generale di una riduzione del 60% delle emissioni dei trasporti entro il 2050. Fondamentalmente, la rete TEN-T è una rete multimodale di trasporto che favorisce un trasferimento massiccio del traffico di passeggeri e merci dal modo stradale a quello ferroviario e ad altri modi di trasporto.

Il 29 ottobre 2013 La Commissione UE ha pubblicato la carta della **nuova rete centrale TEN-T** (rete transeuropea dei trasporti) e dei **9 corridoi principali** che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo e che dovrebbero rivoluzionare le connessioni tra est e ovest, eliminando le strozzature, ammodernando le infrastrutture e snellendo le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'Unione europea.

La nuova politica ha l'obiettivo di realizzare nei 28 Stati membri UE una rete europea dei trasporti robusta e capace di promuovere la crescita e la competitività, che colleghi l'est all'ovest e sostituisca il puzzle attuale con una rete autenticamente europea.

L'obiettivo finale della nuova rete centrale TEN-T è di fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la stragrande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale. In pratica, si devono affrontare 5 grandi problematiche:

- 1) i collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri, fra di essi e con i Paesi confinanti;
- 2) la notevole disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (strozzature). In particolare, devono essere migliorati i collegamenti est-ovest, attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o la manutenzione, il ripristino o l'aggiornamento delle infrastrutture esistenti;
- 3) la frammentazione dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto, sfruttando il potenziale che offre il trasporto multimodale e la sua capacità di eliminare le strozzature delle infrastrutture e realizzare i collegamenti mancanti non viene sufficientemente sfruttato;
- 4) gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti dovrebbero contribuire a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050;
- 5) gli Stati membri continuano ad avere norme e requisiti operativi diversi, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

La nuova rete centrale collegherà:

- 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali;
- 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali;

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- 15.000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità;
- 35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature.

Un'innovazione di rilievo dei nuovi orientamenti TEN-T è l'introduzione di 9 corridoi da realizzare nella rete centrale, che contribuiscono alla sua costituzione: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali.

Ogni corridoio deve includere 3 modi di trasporto, 3 Stati membri e 2 sezioni transfrontaliere.

Saranno create "piattaforme di corridoio" per coinvolgere tutte le parti interessate e gli Stati membri, quali strutture di governance che elaboreranno e attueranno "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto.

Le piattaforme di corridoio dei corridoi principali della rete centrale saranno presidiate da coordinatori europei.

L'Italia sarà attraversata da 4 corridoi:

- corridoio **Baltico-Adriatico** che collegherà Vienna a Ravenna, mettendo in rete i porti di Trieste, Venezia e Ravenna stessa;
- corridoio **Mediterraneo** che taglierà in orizzontale tutto il Nord Italia, partendo da Torino fino a Trieste, unendo così la Francia ed i Balcani;
- corridoio **scandinavo-mediterraneo** che è, probabilmente, quello più strategico per lo sviluppo italiano, perché partendo dal Brennero si scende fino a Roma e poi a Napoli da cui si biforca, collegando la città partenopea a Palermo, da una parte, e alla Puglia, dall'altra;
- corridoio **alpino** che prevede il collegamento diretto di Genova e Milano con il confine svizzero.

Ecco di seguito i 9 corridoi:

- 1) Il corridoio **Baltico-Adriatico** è uno dei più importanti assi stradali e ferroviari transeuropei che collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- 2) Il corridoio **Mare del Nord-Mar Baltico** collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio collegherà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il "Mittelland-Kanal". Il progetto più importante è il "Rail Baltic", una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
- 3) Il **corridoio Mediterraneo** collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

qualche altro canale nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.

- 4) Il **corridoio orientale/mediterraneo orientale** collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.
- 5) Il **corridoio scandinavo-mediterraneo** è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia.
- 6) Il **corridoio Reno-Alpi** costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- 7) Il **corridoio atlantico** collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna. La dimensione marittima svolge un ruolo cruciale in questo corridoio.
- 8) Il **corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo** va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia e intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
- 9) Il **corridoio Reno-Danubio**, le cui arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

Tutti i progetti TEN-T sono sottoposti ad una valutazione rigorosa dell'impatto ambientale prima di essere ammessi al finanziamento dell'UE. A tal fine devono soddisfare tutti i requisiti di progettazione e sostenibilità previsti dalla legislazione ambientale dell'UE.



PROGETTO PRELIMINARE
LINEA CATANIA – PALERMO
TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	24 di 80

L'intervento oggetto del presente studio di impatto ambientale nella nuova proposta delle reti TEN-T fa parte del corridoio individuato come "Corridoio 5 scandinavo mediterraneo".



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS

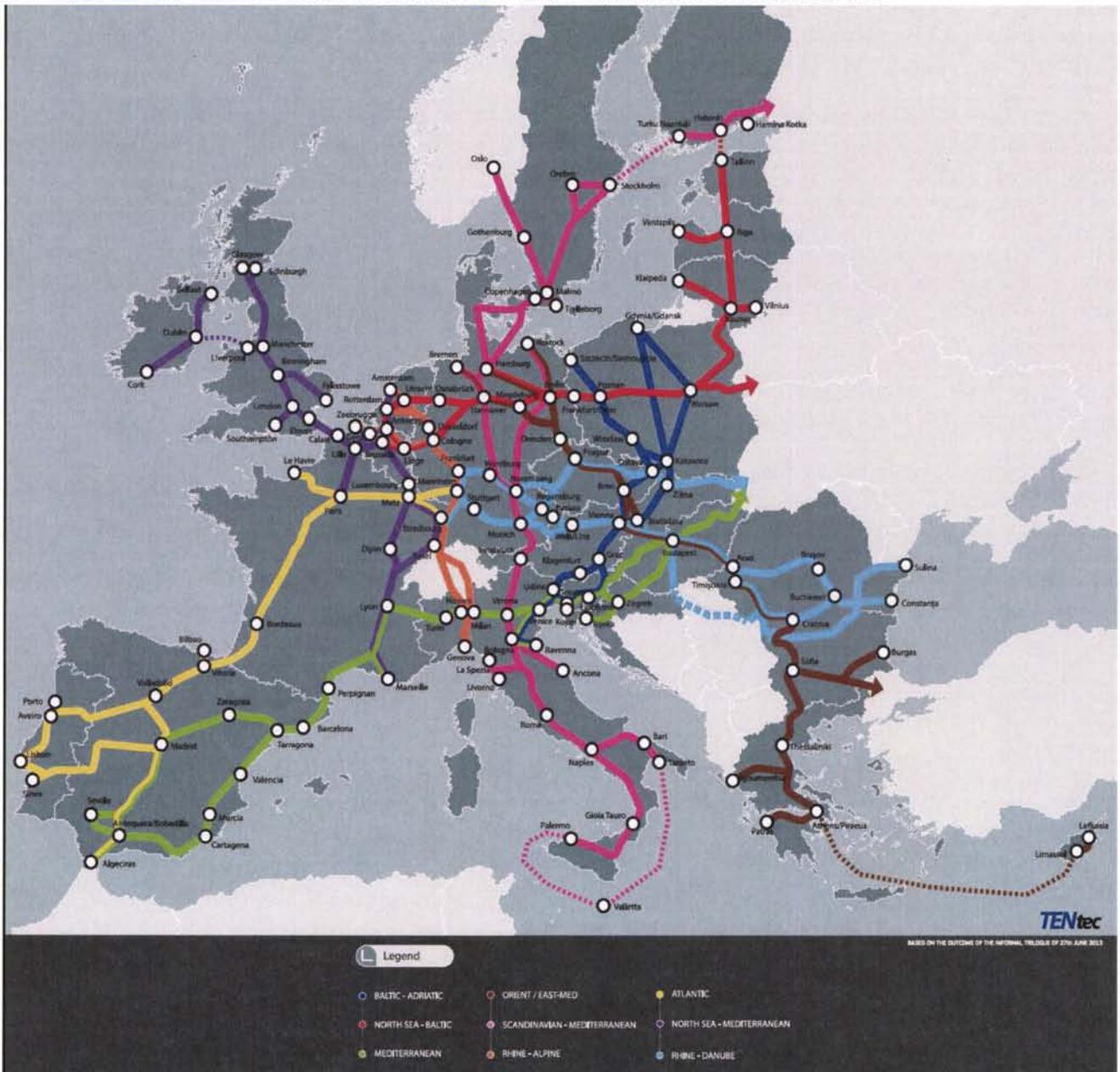


Figura 4-1: Nuovo schema di reti Ten-T

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

4.1.2 Il corridoio 5 scandinavo – mediterraneo

Il collegamento ferroviario **Messina - Catania - Palermo** assume valenza strategica nell'ambito dello sviluppo delle reti di trasporto Internazionali e quindi ben oltre l'ambito regionale siciliano.

In particolare il corridoio 5 scandinavo . mediterraneo è, probabilmente, quello più strategico per lo sviluppo italiano, perché partendo dal Brennero scende fino a Roma e poi a Napoli da cui si biforca, collegando la città partenopea a Palermo, da una parte, e alla Puglia, dall'altra.

Il Progetto del nuovo collegamento Palermo – Catania si inserisce pertanto in un quadro di integrazione del collegamento ferroviario internazionale già individuato con la rete regionale siciliana, includendo i maggiori capoluoghi siciliani di Catania ed Enna, ed avvalendosi degli interventi di potenziamento programmati ed in fase di realizzazione sulla linea Messina – Catania – Palermo.

I requisiti funzionali del progetto di potenziamento previsto devono, pertanto, trapiantare non solo la riduzione dei tempi di percorrenza attesa per i servizi regionali ma anche le prestazioni, la capacità e gli standard propri di un corridoio Europeo nel rispetto della valenza internazionale che si richiede alla relazione Messina – Catania – Palermo.

Il corridoio citato si compone di diverse tratte nel territorio italiano che sono completate, in corso di realizzazione, di prossimo appalto e/o in progettazione.

Con riferimento al contesto di sviluppo del “Nuovo collegamento ferroviario Palermo – Catania; Raddoppio della tratta Catenanuova – Raddusa Agira” sarà esposto lo stato attuativo dei tratti di linea che concorrono alla funzionalità del corridoio ricadenti nella regione Sicilia.

Al fine di meglio definire l'inquadramento dell'intervento in esame nel contesto della regione siciliana, si riporta in Figura 4-2 il sistema ferroviario della regione Sicilia ed in Figura 4-3 lo schema funzionale della rete ferroviaria siciliana interessata dall'intervento in esame.

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	27 di 80

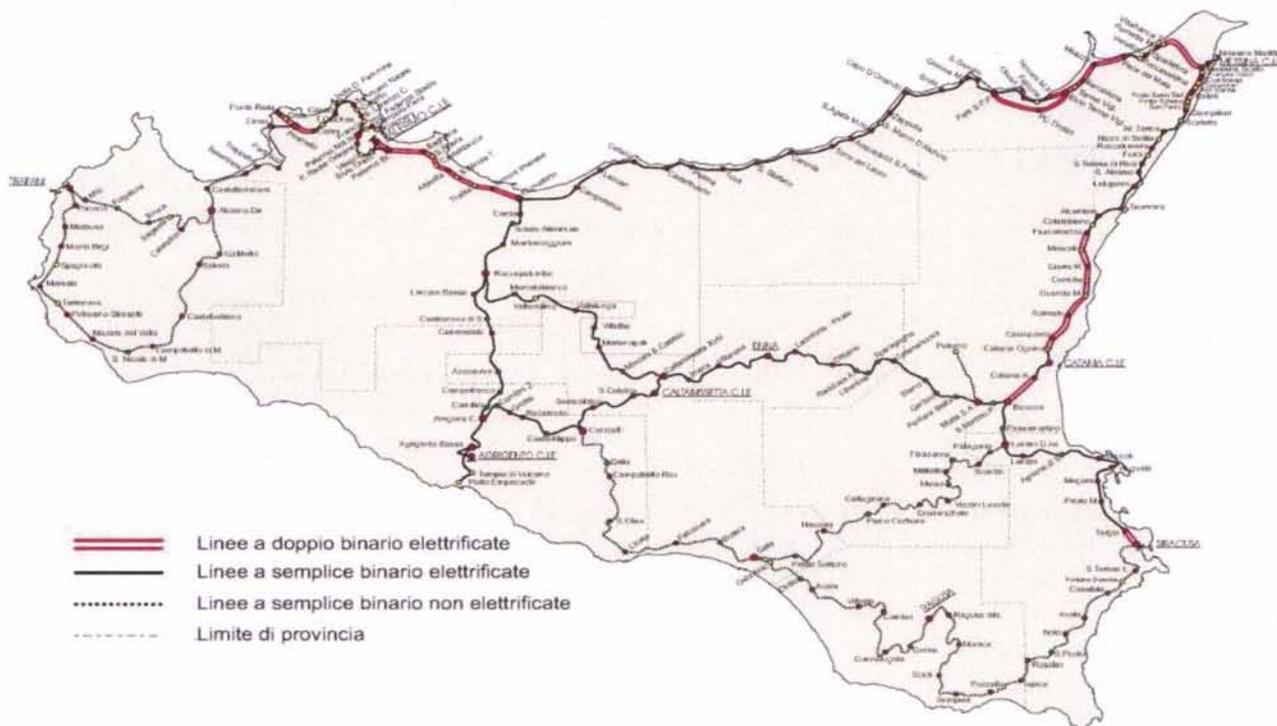


Figura 4-2: Attuale sistema ferroviario Regione Sicilia

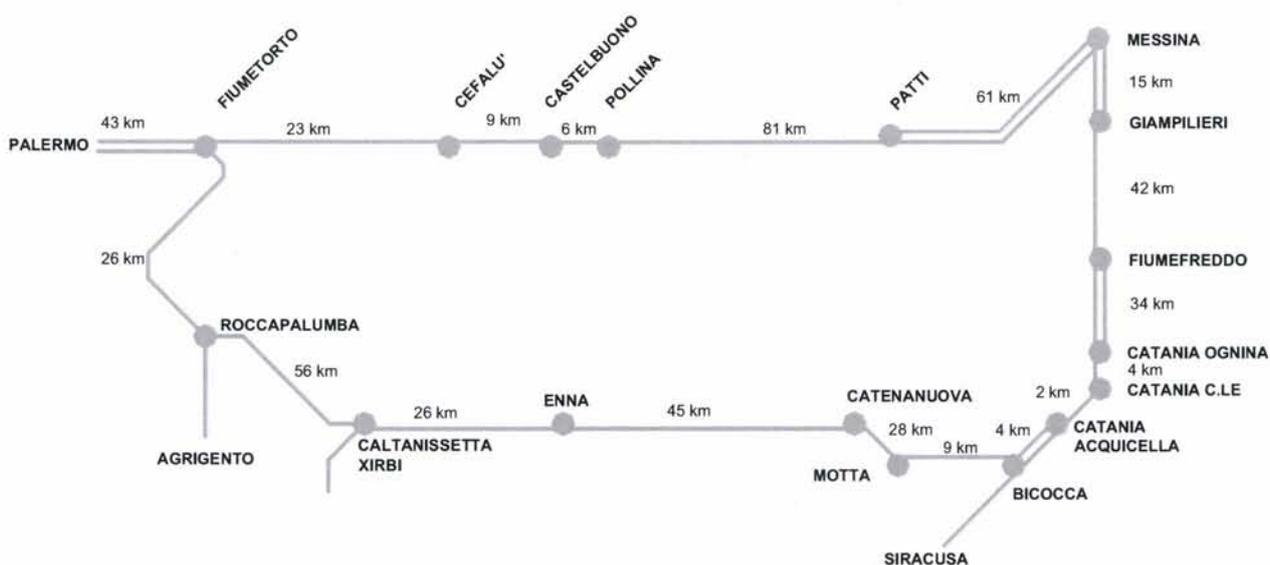


Figura 4-3: Attuale schema funzionale della regione Sicilia

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Nell'ambito della regione Sicilia, è possibile raggruppare gli interventi che concorrono alla definizione del corridoio europeo citato, in due tratti principali che sono la Messina C.le – Catania C.le e la Catania C.le – Palermo C.le, le cui articolazioni sono di seguito descritte.

Messina C.le – Catania C.le

La linea è lunga circa 95 km, tutti elettrificati, di cui circa 50 km a doppio binario ed i rimanenti tratti a singolo binario. L'articolazione dei tratti è la seguente:

✓ *Messina C.le – Giampileri*

Tratta già a doppio binario elettrificato di circa 15 km facente parte del collegamento internazionale citato;

✓ *Giampileri – Fiumefreddo*

Tratta di circa 42 km il cui progetto preliminare di legge obiettivo è stato approvato con delibera CIPE 62/05 del 27 maggio 2005. In data 17 settembre 2013 si è chiuso il tavolo tecnico per la risoluzione di prescrizioni contenute all'interno di detta delibera CIPE. Il progetto è inserito nel Contratto di Programma 2007–2011 aggiornamento 2010–2011 in corso di approvazione tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI per un valore complessivo di 2.270 milioni di euro, di cui 46 in opere in corso e 2.224 in opere programmatiche. L'intervento è inserito nel programma Contratto Istituzionale di Sviluppo – CIS direttrice ferroviaria Catania-Palermo, con copertura economica pari a 46 MI di euro per la fase di adeguamento del progetto preliminare e di sviluppo della progettazione definitiva. E' in corso di sviluppo l'adeguamento del PP con consegna prevista nel luglio 2014.

✓ *Catania Ognina – Catania C.le*

Tratta di circa 4 km i cui lavori sono in corso di esecuzione con ultimazione del raddoppio prevista nel novembre 2014.

Catania C.le – Palermo C.le

L'intero itinerario si compone di più tratte alcune già a doppio binario e quindi idonee ad essere comprese nell'itinerario europeo citato, altre a semplice binario oggetto di progettazioni e/o realizzazioni. Si elencano le tratte che compongono l'itinerario dalla stazione di Catania C.le alla stazione di Palermo C.le.

✓ *Catania C.le – Bivio Zurria*

Tratta già a doppio binario elettrificato facente parte del collegamento internazionale citato;

✓ *Bivio Zurria – Catania Acquicella*

Tratta a semplice binario elettrificato di circa 1,5 km.

✓ Il progetto preliminare di raddoppio della tratta è compreso nel più ampio progetto preliminare di Legge Obiettivo Nodo di Catania – Interramento Stazione Centrale. Il progetto preliminare di Legge

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Obiettivo è stato approvato con delibera CIPE 143/2002 del 29/09/2004. L'attività di progettazione del Progetto Definitivo è attualmente sospesa.

✓ *Catania Acquicella – Bicocca*

Tratta già a doppio binario elettrificata di circa 4 km facente parte del collegamento internazionale citato;

✓ *Catania Bicocca – Catenanuova – Enna – Pollina – Castelbuono*

Dall'impianto di Catania Bicocca prende origine il Progetto Preliminare del "Nuovo Collegamento ferroviario Palermo – Catania" comprendente il raddoppio della tratta Catenanuova – Raddusa Agira.

✓ *Castelbuono – Ogliastrillo*

Tratta a semplice binario elettrificato di circa 9 km.

È stato completato il progetto definitivo del doppio binario da Ogliastrillo a Castelbuono. Le prestazioni di appalto integrato sono state aggiudicate e l'inizio dei lavori è previsto per il primo semestre 2014, a seguito dell'approvazione del Progetto Esecutivo in corso di redazione dall'Appaltatore.

✓ *Ogliastrillo – Fiumetorto*

È in corso la realizzazione del raddoppio della tratta, che prevede l'attivazione per fasi realizzative successive fino alla completa ultimazione prevista entro il 2015.

✓ *Fiumetorto – Palermo C.le*

Tratta già a doppio binario elettrificata di circa 43 km facente parte del collegamento internazionale citato.

In conclusione, l'intervento oggetto del presente studio di impatto ambientale, facendo parte del "Corridoio 5 – scandinavo – mediterraneo" previsto dalla proposta di reti TEN-T elaborata dalla Commissione Europea, è coerente con la pianificazione di livello sovranazionale.

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 – 2013¹.

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJI	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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*".

L'intervento oggetto del presente studio di impatto ambientale, rientrando nel Programma delle Infrastrutture Strategiche di Interesse Nazionale, è coerente con esso.

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 ed 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.
- *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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- *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): multisettoriali, 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"** (oggi Corridoio 5 scandinavo - mediterraneo) e dei

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

collegamenti del corridoio con i principali poli logistici e produttivi, privilegiando in particolare la modalità ferroviaria:

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 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 e nelle Autostrade del Mare.

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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A	FOGLIO 33 di 80

Più nello specifico, l'Asse I mobilita azioni sia materiali che immateriali finalizzate al **rafforzamento delle direttrici ferroviarie e dei relativi nodi portuali**, 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.

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



Legenda

Sistemi infrastrutturali		Sistemi ferroviari		Sistemi stradali		Sistemi portuali			
	Centri urbani		Alta Velocità (AV)		Rete convenzionale		Autostade		Sistemi portuali
	Sistemi suburbanali		Nodi		Road		Sistemi aeroportuali		Sistemi metropolitani
	Bata ferroviaria convenzionale		Stazioni ferroviarie		Road		Sistemi metropolitani		Stazioni ibridi
	Bata ferroviaria convenzionale		Stazioni ferroviarie		Road		Sistemi metropolitani		Stazioni ibridi
			Stazioni ferroviarie		Road		Sistemi metropolitani		Stazioni ibridi
			Stazioni ferroviarie		Road		Sistemi metropolitani		Stazioni ibridi
			Stazioni ferroviarie		Road		Sistemi metropolitani		Stazioni ibridi

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- 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.

Il progetto in esame trova riscontro all'interno del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, in particolare nel Programma Operativo Regionale 2007-2013 della Regione Sicilia, dunque l'intervento risulta coerente con la pianificazione di settore di livello nazionale.

4.2.3 Contratto di programma 2012-2016 per la gestione degli investimenti RFI

Le linee strategiche RFI sono espone nel Piano di Priorità degli Investimenti, approvato dal CIPE come Contratto di Programma 2012-2016 tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A., 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 ed 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.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 derivanti 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 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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

4.2.3.3 Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”

Il 28 febbraio 2013 Ferrovie dello Stato Italiane e RFI hanno sottoscritto con il Ministro per la Coesione territoriale, il Ministro allo Sviluppo Economico, alle Infrastrutture e Trasporti, e con il Governatore della Regione Siciliana il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall’articolo 6 del D. Lgs. 88/2011, per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”.

Gli interventi complessivi che scaturiranno dai lavori, dalle progettazioni e dagli studi previsti nel Contratto consentiranno di raggiungere **tre risultati**:

- una **progressiva forte riduzione dei tempi di percorrenza e della frequenza e qualità del servizio** fra tre importanti aree metropolitane della Sicilia. Con gli interventi già finanziati e per cui è già deciso il tracciato, sono stati avviati i lavori o la progettazione, si ottiene una prima riduzione dei tempi di percorrenza fra Messina e Palermo;
- un **miglioramento dell’accessibilità delle aree interne** della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani;
- una **maggiore efficienza dei nodi ferroviari** di Catania e Palermo.

Il Contratto interessa i seguenti interventi:

- lungo la **linea Messina-Catania**: è prevista la progettazione del raddoppio della tratta Giampileri – Fiumefreddo (che resta ancora da coprire finanziariamente). Per il **nodo di Catania** verrà completato il raddoppio dei binari nella tratta che va da Catania Ognina a Catania Centrale, progettato l’interramento della Stazione Centrale e realizzato il raddoppio del bivio Zurria-Catania Acquicella;
- sulla **linea Catania-Palermo**: verranno raddoppiati i binari nelle tratte Bicocca-Motta-Catenanuova e Catenanuova-Raddusa-Agira, al fine di raggiungere una velocità da 200 km all’ora e di consentire una crescita nella frequenza dei collegamenti. Per quanto riguarda la tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto è prevista la tempestiva realizzazione di uno studio di fattibilità, d’intesa con la Regione Siciliana, per valutare tre soluzioni alternative:
 1. riqualificazione della linea ferroviaria esistente;
 2. variante di tracciato Enna-Pollina-Castelbuono;
 3. variante di tracciato contigua all’asse autostradale Catania-Palermo;
- interventi tecnologici lungo le linee Messina-Catania e Catania-Palermo e la realizzazione del **nodo di Palermo**.

Il progetto oggetto del presente studio rientra tra gli interventi previsti sulla linea Catania-Palermo nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo” per la realizzazione della direttrice ferroviaria “Messina-Catania-Palermo”, sottoscritto in data 28 febbraio 2013, dunque risulta coerente con la pianificazione nazionale di settore.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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).

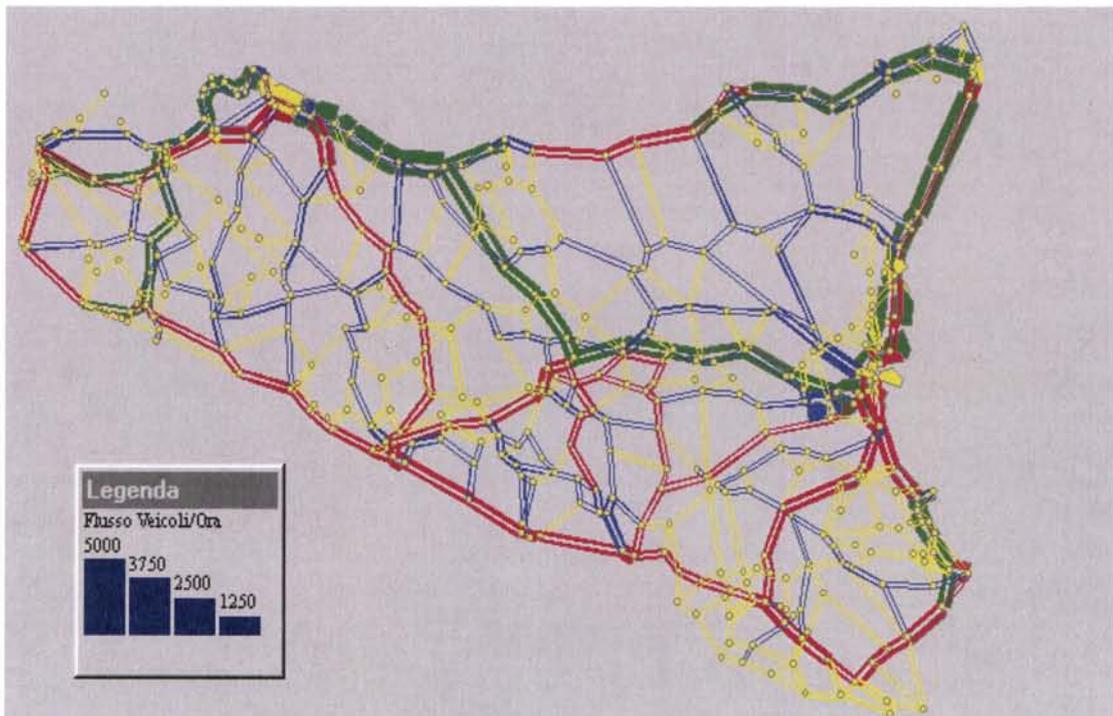
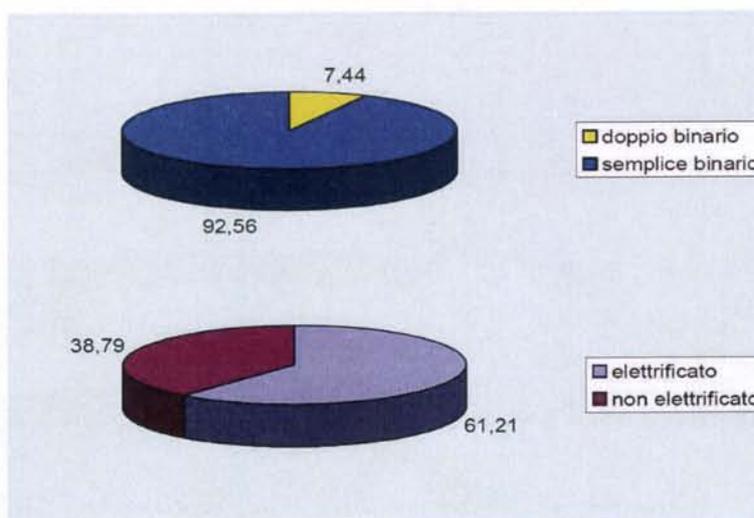


Figura 4-4: Rappresentazione dei flussi sulla rete stradale siciliana (Fonte: Piano Regionale dei Trasporti)

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 1.449 km di rete ferroviaria distribuita su un territorio di 25.710 kmq, con una densità media di 56 m di rete per kmq. 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
TOTALE IN LINEA	1449,00	100,00



Per il sistema ferroviario il Piano prevede interventi mirati a migliorare la connettività della rete ferroviaria nell’Isola ed 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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 ed 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.”

L'intervento oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, trovando riscontro diretto nel Piano Regionale dei Trasporti, risulta coerente con la pianificazione regionale di settore.

4.3.2 Progetto di Territorio della Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica

Nel luglio 2009 è stato presentato il “Progetto di territorio della piattaforma territoriale transnazionale tirrenojonica” che si è configurato come un Programma operativo di sviluppo territoriale capace di mobilitare, intorno ad una visione di futuro, credibile e condivisa, le strategie operative di breve-medio periodo degli attori istituzionali e dei soggetti portatori di interessi in un'ottica di integrazione e di cooperazione.

La costruzione del Progetto di territorio, armonizzata e resa unitariamente efficace da un apposito Comitato Scientifico per come concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avviene mirando ai seguenti obiettivi fondamentali:

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- Piano delle Infrastrutture: identificazione degli interventi costitutivi del Progetto di Territorio, differenziati sulla base delle loro caratteristiche (di sistema, di contesto e puntuali), ordinati per priorità d’attuazione e sulla base della loro capacità di finanziabilità, rapportati agli orizzonti temporali (breve, medio e lungo periodo) e correlati ai differenti attori del partenariato.
- Corridoi della mobilità: costituzione di una rete di infrastrutture capace di “cucire” il territorio della Sicilia Sud Orientale e della piattaforma Tirreno-Jonica fino a Gioia Tauro, assicurando la necessaria coesione per poter meglio competere nello scenario della globalizzazione con particolare riferimento a quello interessato dal Corridoio Meridiano. Sono stati individuati tutti quei poli che per le loro caratteristiche debbono essere considerati fortemente “attrattori e generatori” nel contesto socio-economico della Piattaforma, ipotizzando al contempo tutte le azioni materiali ed immateriali che debbono essere promosse ed attuate per darle sostegno e forza omogenea. In particolare, l’attivazione del “Corridoio Meridiano” dovrebbe fungere da “dispositivo territoriale” in grado di alimentare la creazione di una armatura euro- mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze.
- Corridoio Sicilia Sud/Est – Gioia Tauro: definizione delle strategie e delle azioni materiali ed immateriali da porre in atto per l’ottimizzazione del sistema siculo-calabro che dovrà consentire il massimo e più redditivo accesso al corridoio meridiano, integrando le specializzazioni della portualità siciliana (Ro-Ro, Feeder e corto raggio) con le potenzialità della componente Container sul lungo raggio rappresentata da Gioia Tauro. Le attività hanno anche riguardato la definizione delle strategie e delle azioni da compiersi per una maggiore integrazione fra Gioia Tauro e le reti transnazionali (ferrovie ed autostrade) ed anche ad una accelerazione del processo di integrazione attorno a Gioia Tauro del tessuto industriale ed artigianale.
- Direttrice Comiso – Fontanarossa: verificato che il PUM (Piano della Mobilità esteso alla piattaforma multimodale della Sicilia Sud-Orientale realizzato dalla Provincia Regionale di Catania) ha individuato nella direttrice Catania - Ragusa l’asse portante dell’intero sistema della intermobilità e della logistica nella Sicilia Sud Orientale, si è reso indispensabile svolgere uno studio di prefattibilità che individui i migliori collegamenti infrastrutturali e sistemici possibili fra i due aeroporti specificando criteri e modi dell’offerta di trasporto che bisognerà realizzare a sostegno delle strategie condivise dal Ministero.
- Agenzia della Mobilità: si tratta di individuare e definire la migliore e maggiormente innovativa formula di governance capace di discutere e decidere, in sintonia con la Regione Siciliana ed in accordo con le direttive nazionali, in merito alle politiche ed alle azioni da compiere nel settore della pianificazione strategica e dei trasporti nell’area vasta della Piattaforma Tirreno-Jonica, definendo ed attuando un efficace piano delle relative infrastrutture.

Il progetto in questione risulta coerente con gli indirizzi di Progetto di Territorio della Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica.

4.3.3 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. Ad 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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 2004 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.

Il progetto in questione rientra tra gli interventi previsti dagli Accordi di Programma per lo sviluppo infrastrutturale, e dunque è coerente con essi.

4.4 Programmazione di livello provinciale

Nell'ambito del Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Catania è stato redatto un Piano della Mobilità, i cui contenuti riguardano il più vasto ambito della Sicilia Sud Orientale. Nel seguente paragrafo se ne illustrano sinteticamente i contenuti.

4.4.1 Piano della Mobilità della Provincia di Catania

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJI	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Tenuto conto della struttura territoriale, dell'assetto infrastrutturale e funzionale, il piano della mobilità, ha individuato le seguenti strategie che ricomprendono, classificandole, le azioni ritenute più adatte a raggiungere quegli obiettivi che, in maniera omogenea, tendono ad annullare o a mitigare le criticità riscontrate:

- Razionalizzare e riqualificare le infrastrutture viarie;
- Migliorare le condizioni di accessibilità del territorio;
- Rendere concorrenziale il mezzo pubblico per gli spostamenti sistematici (riassetto del TPL) in ambito metropolitano;
- Potenziare ed integrare il sistema ferroviario in ambito provinciale/sovraprovinciale;
- Potenziamento e messa a sistema del trasporto via mare;
- Potenziamento e messa a sistema del trasporto aereo;
- Creazione della Piattaforma Logistica Catanese proiettata al Mediterraneo.

Di seguito si riporta una sintesi grafica dello schema complessivo del Piano della Mobilità, con l'individuazione delle politiche e delle azioni infrastrutturali previste per il potenziamento del sistema trasportistico della Sicilia Sud Orientale.

Nello schema sono elencate le azioni programmate, articolate in azioni di sistema, azioni sui nodi e azioni sugli assi infrastrutturali; tra queste ultime, attraverso l'individuazione dell'intervento "A5 - Miglioramento della raggiungibilità di Catania e del suo aeroporto – Potenziamento del collegamento ferroviario tra Catania e Caltanissetta", viene ribadita l'opportunità della realizzazione del raddoppio ferroviario oggetto del presente studio. Pertanto l'opera, rientrando nello schema complessivo del Piano della Mobilità, risulta con esso coerente.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

5 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

5.1 Pianificazione Regionale

Si riporta di seguito una descrizione degli strumenti di pianificazione territoriale a livello sovracomunale. In particolare gli strumenti di riferimento a scala regionale sono rappresentati dalle Linee Piano Territoriale Paesistico Regionale ed il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico. Entrambi i documenti hanno una valenza a scala regionale.

5.1.1 *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 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.

5.1.1.1 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 solo l'ambito 12 "Area delle colline dell'ennese". Nel seguito si riporta una descrizione sintetica del contesto attraversato sotto il profilo paesaggistico, morfologico, storico culturale e territoriale, elaborata con riferimento ai contenuti della pianificazione d'ambito.

Ambito delle colline dell'ennese

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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 Centuripe, Catenanuova, Regalbuto, Agira, Castel di Iudica e Ramacca che ricadono in questo territorio.

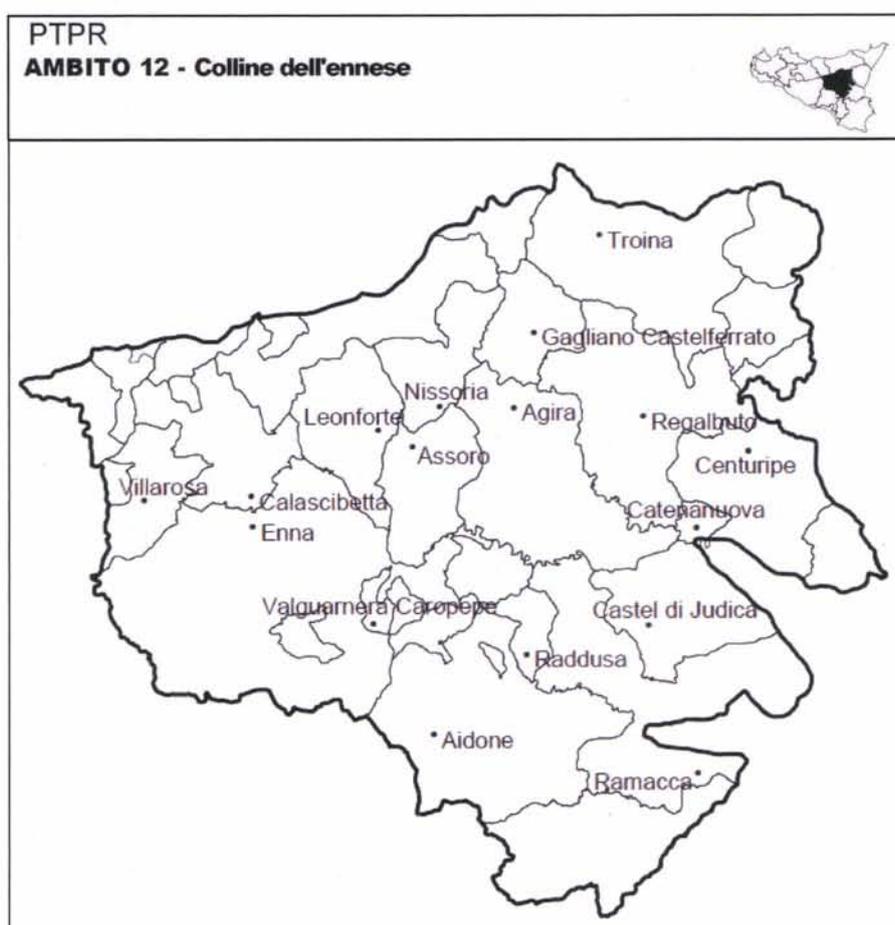


Figura 5-1: Ambito 12: colline dell’ennese (fonte PTPR). In evidenza i comuni di Centuripe, Catenanuova, Regalbuto, Agira, Castel di Iudica e Ramacca

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 tutela 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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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
- 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’Ambito 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 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

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- Isole Eolie
- Isola di Pantelleria
- Isola di Ustica

PP d'Ambito:

- Caltanissetta (ambiti 6, 7, 10, 11, 15)
- Messina (ambito 9)
- Ragusa (ambiti 15, 16, 17)
- Siracusa (ambiti 14, 17)
- 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, 13, 14, 16, 17)
- Enna (ambiti 8, 11, 12, 14)
- Messina (ambito 8)
- Palermo (ambiti 3, 4, 5, 6, 7, 10)
- Trapani (ambito 2, 3)

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;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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 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.

In conclusione, il progetto in esame si inserisce all'interno di un ambito paesaggistico, l'ambito 12, in cui non è stato ancora approvato il relativo Piano Paesaggistico Provinciale, 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..

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

5.1.2 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Sicilia è stato redatto dall'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana, ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000.

Il PAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano.

La relazione generale del PAI è stata completata nel 2004, mentre la relazione relativa al bacino idrografico del fiume Simeto, in cui ricade l'intervento in progetto, è stata pubblicata nell'anno 2005. La consultazione di tale strumento è avvenuta attraverso il sistema informativo territoriale regionale della regione Sicilia:

<http://www.sitr.regione.sicilia.it/pai/>.

Il bacino del Fiume Simeto, l'area compresa tra questo ed il bacino del Fiume San Leonardo ed 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 km². In particolare, il bacino del Fiume Simeto occupa un'area complessiva di 4.029 km², l'area intermedia tra il bacino del Fiume Simeto ed il bacino del Fiume San Leonardo insiste su una superficie complessiva di circa 110,80 km², mentre il Lago di Maletto ricopre circa 21,17 km² e il Lago di Pergusa 7,96 km². I territori comunali ricadenti all'interno dell'area in esame, suddivisi in base alle province di appartenenza, sono di seguito riportati:

- provincia di Catania: Castel di Iudica, Ramacca;
- provincia di Enna: Centuripe, Catenanuova, Regalbuto, Agira.

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 tematiche, tali elementi vengono di seguito descritti dividendo le criticità connesse agli elementi geomorfologici da quelle legate alla pericolosità idraulica.

5.1.2.1 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.

Secondo quanto riportato nelle cartografie di riferimento (Figura 5-2), il tracciato ferroviario in progetto segue in linea di massima il percorso del fiume Dittaino.

Per la maggior parte del suo sviluppo sulla tratta in oggetto, il tracciato ferroviario non è interessato da areali di pericolosità e rischio geomorfologico. Solo nei pressi della stazione di Raddusa – Agira, il tracciato lambisce areali



PROGETTO PRELIMINARE

**LINEA CATANIA – PALERMO
TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA**

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	54 di 73

di pericolosità a cui è stato attribuito un moderato grado di pericolosità ed un rischio nullo. Dunque in tal senso non si individuano elementi di criticità determinanti ai fini della realizzazione del progetto.



Figura 5-2: Stralcio della “Carta della Pericolosità e del rischio geomorfologico”

5.1.2.2 Dissesti franosi

Secondo quanto indicato nel Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), la fascia territoriale oggetto di studio si caratterizza per la presenza piuttosto diffusa di movimenti di versante (deformazioni gravitative superficiali e frane s.s.) originatisi dall'azione congiunta di vari fattori, quali elementi tettonici, caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni, dinamica delle acque superficiali e sotterranee e attuale uso del suolo (pratiche agrarie intensive). Nel complesso, i movimenti franosi individuati sono classificabili come colamenti, scivolamenti e frane complesse in terra con bassa intensità o al più moderata. I movimenti si presentano con stato generalmente attivo, e solo localmente quiescente o inattivo. Le velocità sono in genere piuttosto basse, ma talora variabili in relazione alla composizione granulometrica dei materiali interessati ed al contenuto d'acqua degli stessi. Lo spessore delle masse mobilizzate è generalmente piuttosto ridotto, compreso tra 2 e 5 m, e solo raramente superiore per i fenomeni di scivolamento più importanti ed estesi, individuabili al margine dei settori di studio e non direttamente interferenti con le opere in progetto.

Dall'analisi dei dissesti individuati dagli studi del Piano stralcio di Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana (aggiornamento 2007), emerge che il settore di studio è caratterizzato dalla presenza di una serie di fenomeni di dissesto cui sono connessi areali di pericolosità moderata, media ed elevata.

Il tracciato in progetto intercetta un areale di pericolosità moderata, in corrispondenza della galleria che attraversa il rilievo monte Santa Maria, lato Catenanuova, dovuto a fenomeni erosivi superficiali prevalentemente connessi al marcato approfondimento del reticolo idrografico locale, e, pertanto non costituiscono una particolare criticità alla realizzazione dell'opera.

La Figura 5-3 e la Figura 5-4 riportano uno stralcio della carta dei dissesti in corrispondenza dei comuni di Catenanuova e Centuripe.

Ad est dell'abitato di Catenanuova (Figura 5-3) 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.

In corrispondenza di Centuripe (Figura 5-4) 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.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

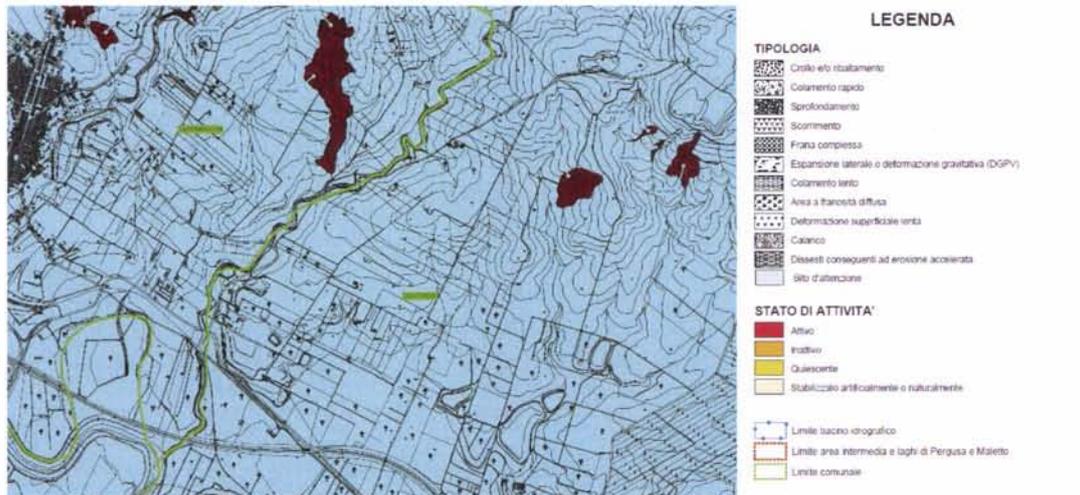


Figura 5-3 - Stralcio della “Carta dei Dissesti” della sezione 633010



Figura 5-4 - Stralcio della “Carta dei Dissesti” della sezione 633050

5.1.2.3 Criticità idrauliche

Il tracciato in progetto ricade all'interno del bacino del Fiume Simeto e presenta numerose interferenze con la rete idrografica superficiale maggiore (attraversamento del Dittaino e di diversi tributari del fiume stesso), e con numerosi fossi e valloni minori.

Dalla sovrapposizione del progetto con le aree di pericolosità idraulica previste dal P.A.I. (Figura 5-5), si può notare come, il tracciato di progetto attraversi in alcuni tratti aree a bassa e media pericolosità idraulica P1 e P2 e ad alta pericolosità idraulica P3 (interferenza con il Fiume Dittaino e con due suoi tributari in sinistra idraulica).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	58 di 73

Tali interferenze sono superate tramite viadotti ed opere di scavalco.

Inoltre in corrispondenza di alcuni corsi d'acqua secondari che si immettono nella piana del F. Dittaino il tracciato passa in prossimità di diversi siti di attenzione.

Gli areali a pericolosità idraulica alta sono per lo più confinati all'interno dei settori d'alveo arginati artificialmente.

In conclusione gli interventi in progetto risultano idraulicamente compatibili con la pianificazione vigente relativa alla protezione dai rischi idraulici, ovvero con il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

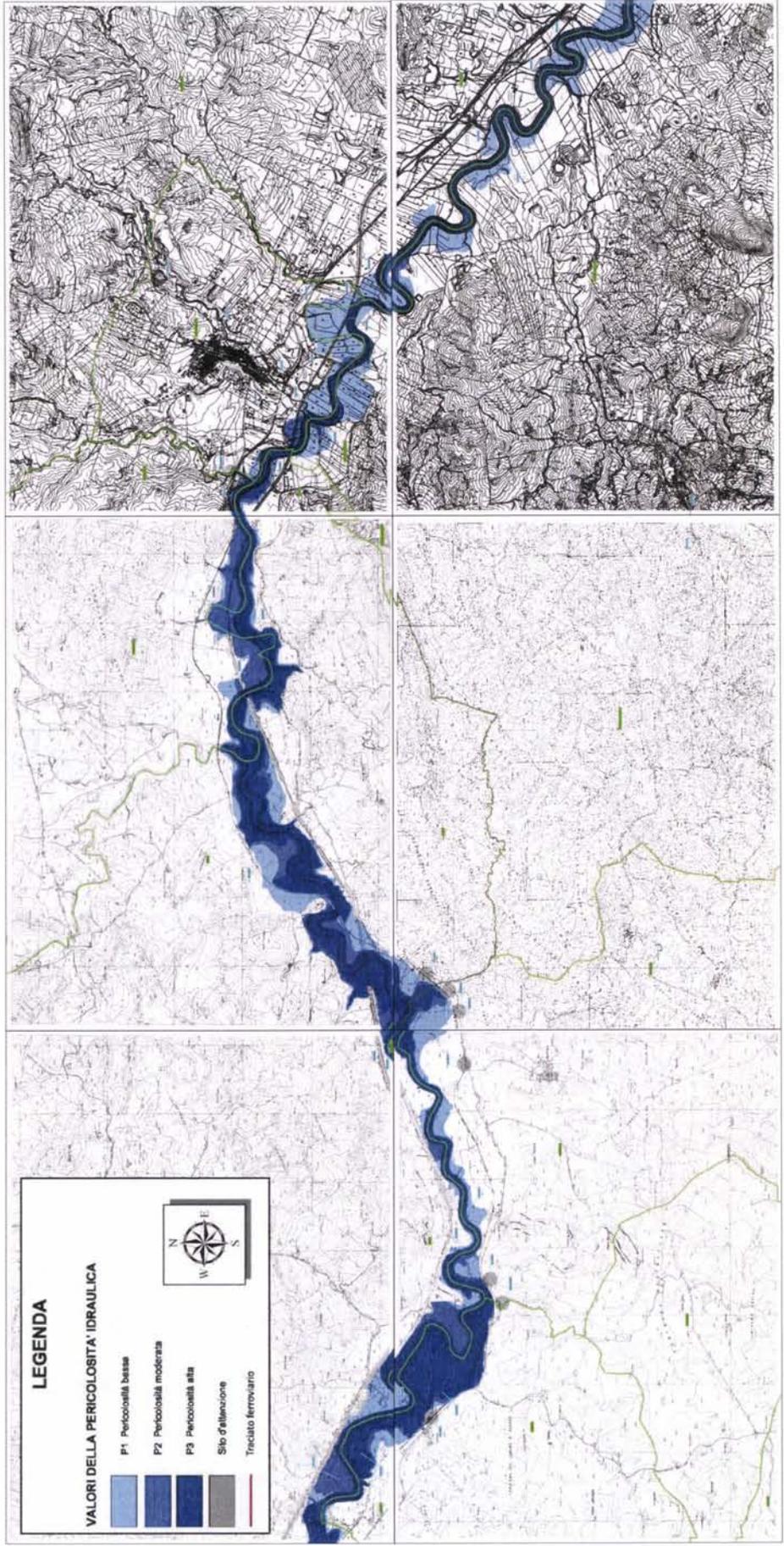


Figura 5-5: Stralcio della “Carta di Pericolosità Idraulica” dell’area di studio

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

6 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

6.1 Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Catania

Nel marzo 2010 è stato approvato il Piano Territoriale Provinciale di Catania, nel seguito denominato PTPct, che costituisce strumento di programmazione e di pianificazione finalizzato al coordinamento, alla coerenza ed all'indirizzo delle finalità generali relative all'assetto ed alla tutela del territorio provinciale catanese, connessi ad interessi di rango provinciale e/o sovracomunale, articolando sul medesimo territorio le linee di azione della programmazione e/o pianificazione regionale. Esso indica, infatti, la politica di governo del territorio provinciale, ponendosi quale sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali della Provincia e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale, ovvero elemento di coerente congiunzione tra gli atti ed i quadri normativi di riferimento della programmazione territoriale regionale e la medesima pianificazione urbanistica comunale.

I contenuti minimi del PTPct sono quelli indicati nella Circolare n.1-21616/D.R.U/S.1 dell'11 aprile 2002, relativa ai "processi di co-pianificazione nel quadro della formazione del Piano Urbanistico Regionale", ovvero:

- A. Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (QCS);
- B. Quadro Propositivo con valenza Strategica (QPS);
- C. Piano Operativo (PO).

L'inquadramento strutturale della Provincia di Catania ha già una sua approfondita base descrittiva in termini di trattazione diffusa nella documentazione costituente lo schema di massima del Piano Territoriale Provinciale di Catania (2001) ed il seguente aggiornamento del 2004. Tali documenti sono ritenuti parti integranti del QCS, e dunque vengono di seguito presi a riferimento per verificare la coerenza dell'opera con la pianificazione Provinciale.

Diretrici di mobilità

Secondo quanto indicato nella "Sintesi aggiornata al 2004 dello schema di massima" del Piano Territoriale Provinciale, nella provincia di Catania 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:

- **ionica**, lungo la costa del Mar Ionio, 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 dispiega solo in minima parte nel territorio della provincia catanese, delimitata dal mar Ionio 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 Ionio 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.

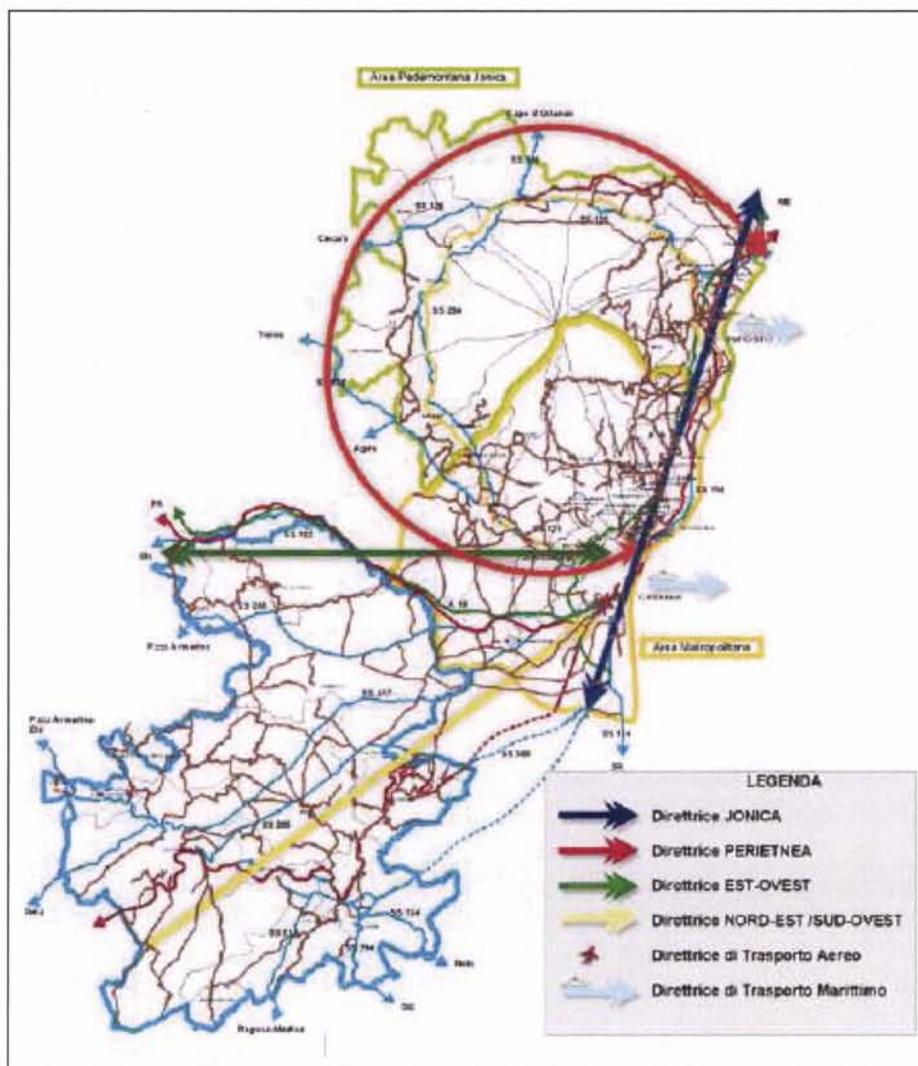


Figura 6-1: Diretrrici principali di mobilità in provincia di Catania

Per quanto riguarda le prime quattro direttrici possono proporsi delle connotazioni attinenti ai versi di percorrenza dei flussi di mobilità, a 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 ionica, oltre alla mobilità verso il capoluogo etneo è rilevante quella di collegamento col messinese e col siracusano; per quanto riguarda la

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

pedemontana occorre evidenziare una forte attrazione di mobilità verso la costa ionica, 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.

Lungo le direttrici di cui sopra sono disposte le infrastrutture di trasporto lineari (autostrade, strade statali e ferrovie), alle quali si aggiungono l'aeroporto di Catania – Fontanarossa ed i porti di Catania e Riposto, che costituiscono infrastrutture di trasporto puntuali.

In particolare, con riferimento alla direttrice est-ovest, su cui insiste la tratta ferroviaria oggetto del presente studio, si riscontra una consistente 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.

Gli indirizzi progettuali previsti dai vari strumenti di pianificazione sono orientati ad un riammodernamento di tratta ed esercizio per quanto riguarda la ferrovia Catania – Palermo, con l'obiettivo di creare una linea regionale Catania – Enna – Caltanissetta – Palermo.

Interventi RFI

Il PTPct ribadisce il ruolo e l'importanza del sistema di trasporto pubblico collettivo su rotaia sottolineando la necessità di intervenire su di esso con realizzazioni, adeguamenti e strutturazioni al fine di realizzare un efficiente esercizio con caratteristiche metropolitane e suburbane.

L'intervento oggetto del presente studio rientra tra quelli riportati all'interno del quadro conoscitivo della progettualità del PTPct (tabella dati 23), come indicato nella seguente Tabella 6-1.

Tabella 6-1: Quadro conoscitivo della progettualità (stralcio della tabella dati 23 del PTPct)

codice	intervento e/o possibili alternative	settore	componente	ente di riferimento	importo lavori (MC)	programmazione	livello di progetto	stato di avanzamento
FE029	Nuovo raddoppio Ferroviario Catania-Palermo (collegamento ferroviario Catania-Palermo Alt.2)	Mobilità	Ferrovia	RFI	5.000,0	programmato	studio di fattibilità	non ancora iniziato

L'attività e gli interventi programmati da RFI e che rivestono interesse ai fini del Quadro Conoscitivo del PTP fanno riferimento al "Contratto di Programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti" aggiornato al 2008. Tra i vari interventi previsti dal citato Contratto di Programma rientrano appunto le progettazioni per il raddoppio della tratta Fiumefreddo – Giampileri sulla Catania – Messina (definitiva) e per il nuovo collegamento Catania – Palermo (preliminare), e la "velocizzazione" della tratta Catania – Siracusa, intervento approvato dal CIPE.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

La Figura 6-2 rappresenta uno stralcio della tavola 26 del PTPct relativa agli interventi progettati, con un'indicazione del progetto oggetto del presente studio.

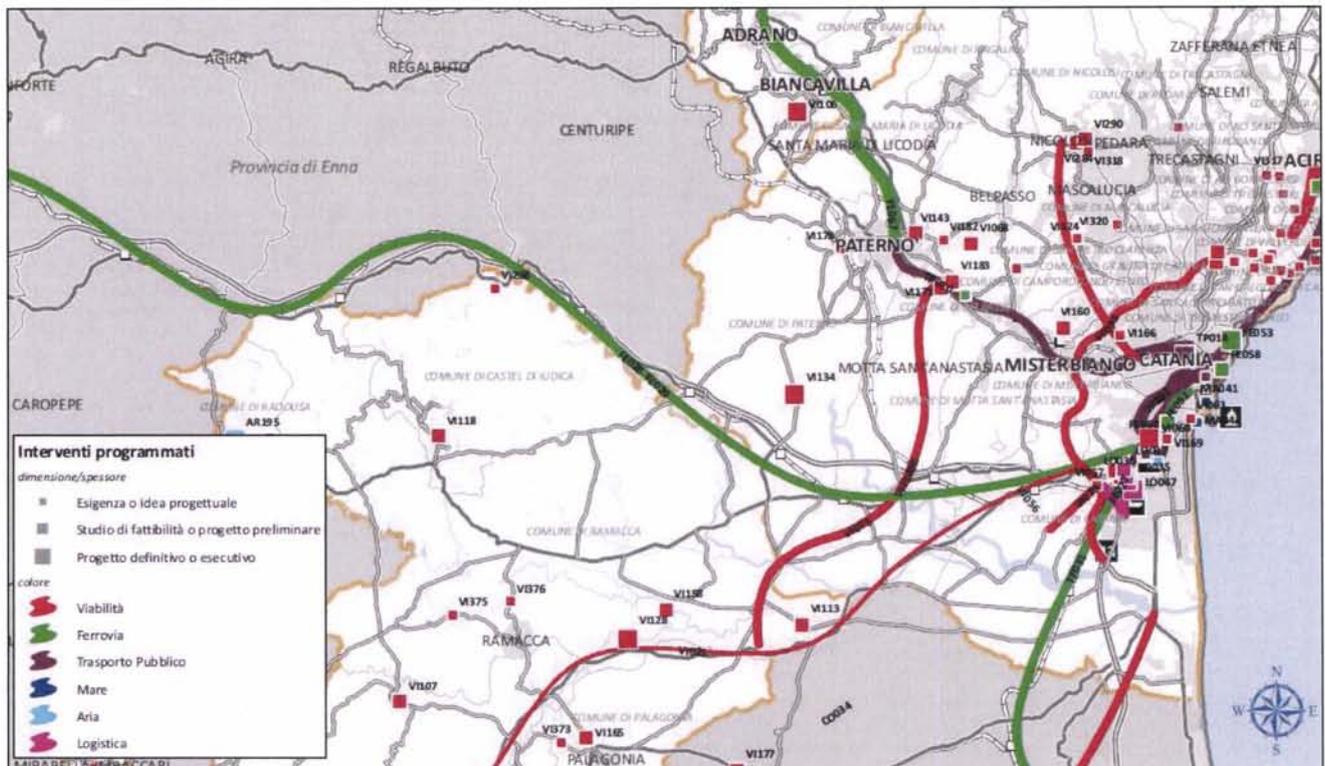
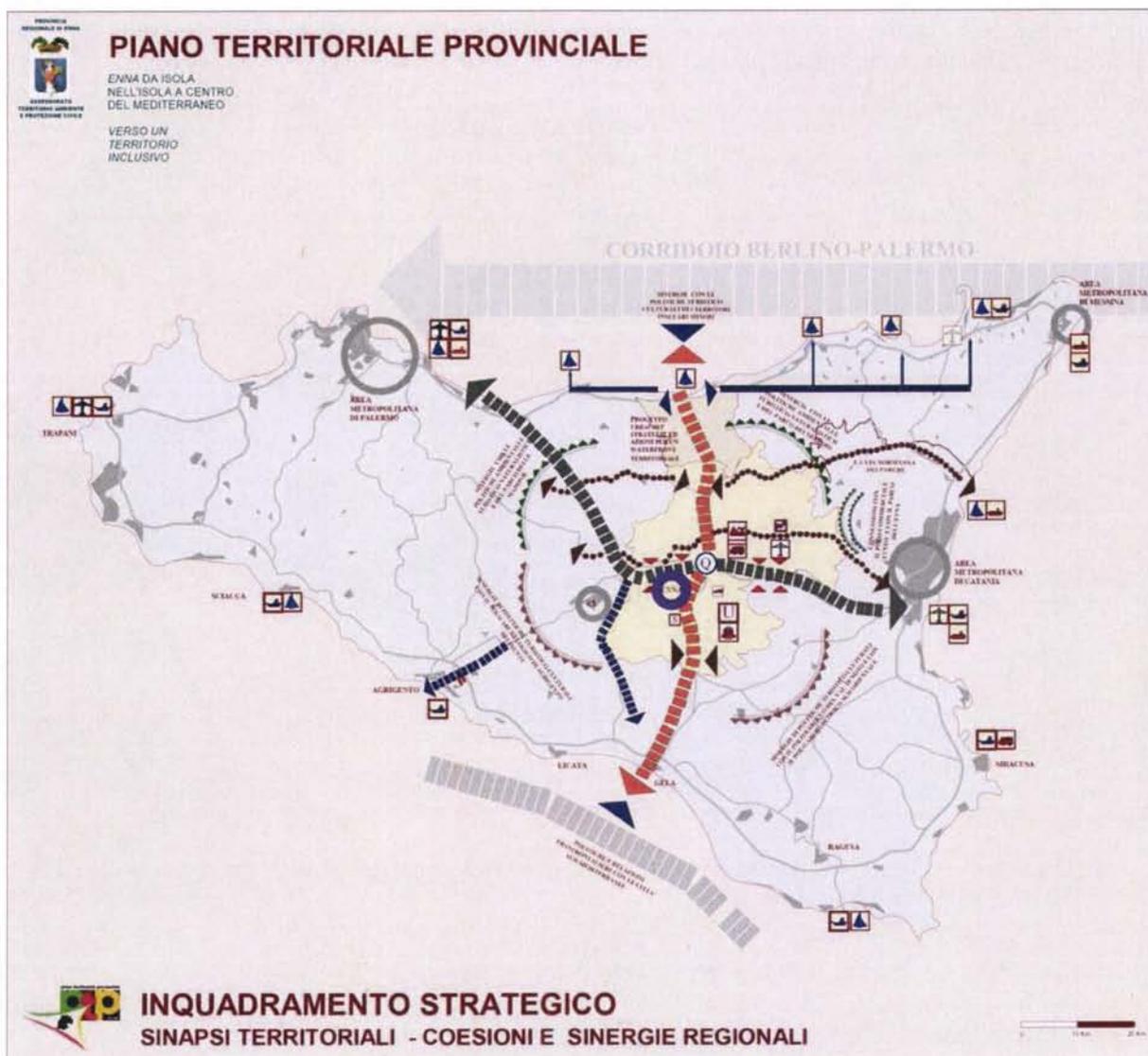


Figura 6-2: Carta di sintesi strutturale relativa agli interventi progettati (stralcio della tav. 26 del PTPct)

In conclusione, dal momento che il riammodernamento di tratta ed esercizio della linea ferroviaria Catania – Palermo rientra tra gli indirizzi progettuali previsti dal Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Catania, il progetto in questione risulta coerente con esso.

6.2 Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Enna: il progetto definitivo

Il progetto definitivo del PTP della provincia di Enna è stato adottato nel marzo 2008.



Il **PTP** individua un doppio sistema di recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario storico, il primo legato alla mobilità dolce, il secondo al trasporto pubblico, ponendo una serie di soluzioni e risposte operative ai programmi di potenziamento e riconversione del disegno della rete ferroviaria interna regionale.

Il patrimonio ferroviario dismesso, ormai traccia storica ed etno-storica degli Erei, rientra nel programma, già in parte finanziato ed attivato, di riconversione in piste ciclabili, in adempimento ed in coerenza con lo studio di 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

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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, 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.

In conclusione, 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, dunque il progetto risulta coerente anche con la pianificazione territoriale della provincia di Enna.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

7 PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO COMUNALE

Si riporta di seguito un'analisi di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione comunale vigenti relativi ai comuni interessati dall'opera.

Nell'elaborato grafico "*Mosaico degli strumenti urbanistici*" (RSJ102R22N4SA000P004-5) è indicata una mosaicatura dei piani regolatori generali vigenti dei comuni interessati dal progetto.

7.1 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".

7.2 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.

7.2.1 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) case per civile abitazione, case 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.

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.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

7.3 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 ed 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.

Secondo i criteri generali di applicazione del vincolo salvo diversa disposizione di legge o deroga consentita per legge, sono inedificabili:

- 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.

7.3.1 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;

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- 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.

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 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.

7.4 Comune di Regalbuto

Dalle tavole specifiche del **P.R.G. del comune di Regalbuto**, il cui ultimo aggiornamento è stato approvato con D.R.U. n. 976 del 14/11/05, 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.

7.4.1 Disciplina del territorio attraversato

Il tracciato attraversa il comune di Regalbuto 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) case per civile abitazione, case 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.

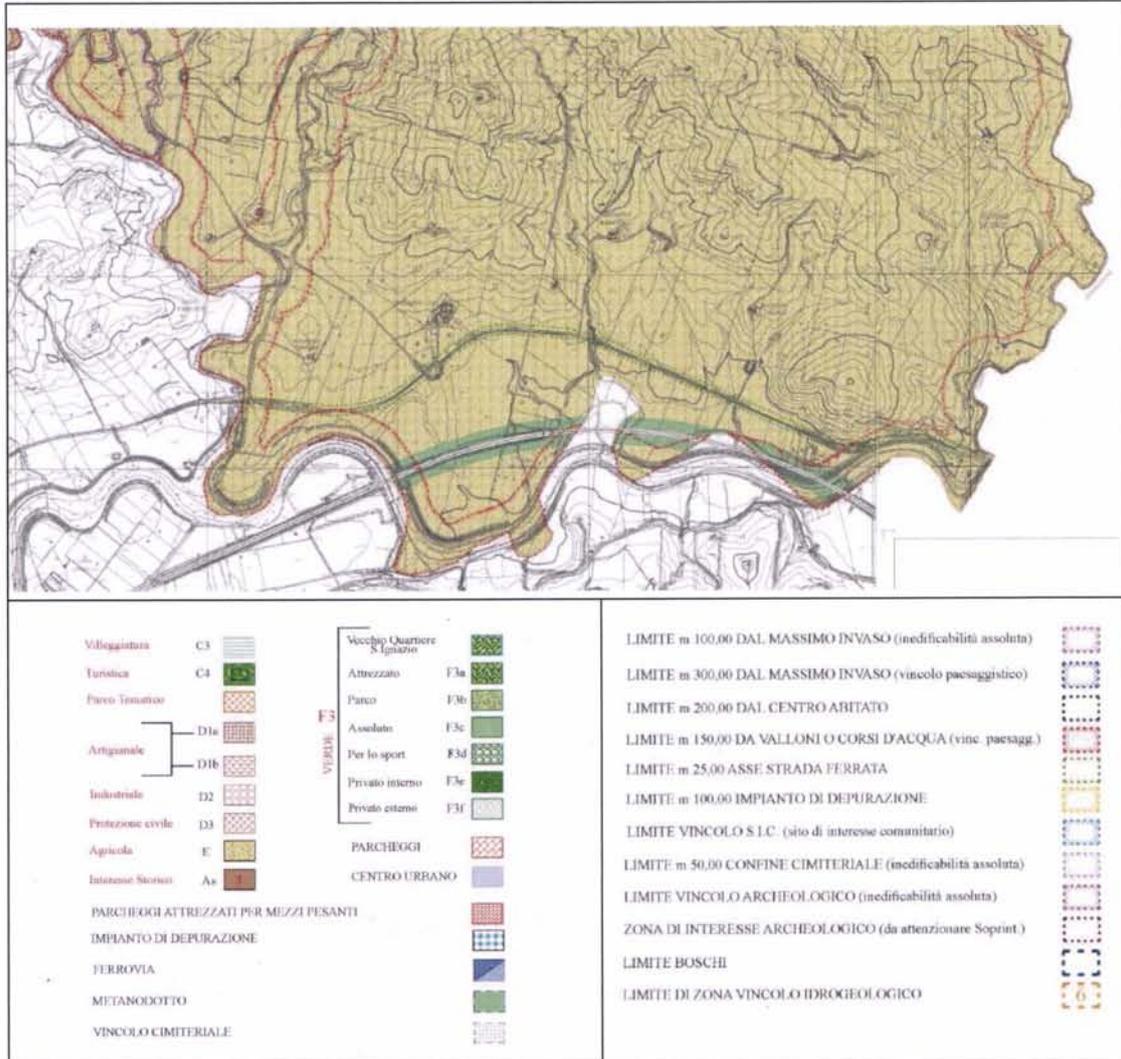


Figura 7-1: Stralcio del Piano Regolatore Generale del Comune di Regalbuto

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.

7.5 Comune di Agira

Il Piano Regolatore Generale vigente del **comune di Agira** è stato approvato con D.A. n. 80/82 del 27/02/1982.

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Al momento il P.R.G. in oggetto non è consultabile in formato elettronico. Secondo informazioni fornite dai tecnici del Comune di Agira, le aree interessate dal progetto ricadono nella seguente destinazione d'uso urbanistica:

Zona E – Agricola

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

Di tale zonizzazione non vi è relativa tavola cartografica allegata al P.R.G., in quanto all'epoca sono state perimetrare tutte le zone omogenee ad eccezione di quella agricola.

L'art.10 del vigente Regolamento Edilizio recita : "Le zone E sono quelle parti del territorio destinato ad usi agricoli. Tutto il territorio comunale non classificato nelle varie zone residenziali e per attrezzature, viene destinato ad uso agricolo."

7.5.1 *Disciplina del territorio attraversato*

Il tracciato attraversa il comune di Agira 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) case per civile abitazione, case 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.

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.

7.6 *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).

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

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.

7.6.1 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.

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.

7.7 Comune di Ramacca

Il Piano Regolatore Generale vigente del **comune di Ramacca** è stato approvato con D.R.U. Ass.to Reg.le T.A. n. 527 del 23.07.02.

Al momento il P.R.G. in oggetto non è consultabile in formato elettronico. Secondo informazioni fornite dai tecnici del Comune di Ramacca, le aree interessate dal progetto ricadono nella seguente destinazione d'uso urbanistica:

Zona E – Agricola

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

7.7.1 Disciplina del territorio attraversato

Il tracciato attraversa il comune di Ramacca 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.



PROGETTO PRELIMINARE

LINEA CATANIA – PALERMO
TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	72 di 73

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.

7.8 Sintesi sulla pianificazione comunale

Nella tabella seguente di riporta una sintesi relativa allo stato di pianificazione per ogni comune attraversato dal tracciato in progetto. Si segnala che l'approvazione del progetto preliminare oggetto del presente Studio costituisce variante urbanistica, dunque i Comuni dovranno recepire tale variante all'interno dei propri strumenti urbanistici.

Tabella 7-1: Tabella di sintesi zonizzazione PRG

COMUNE	PROGRESSIVA	ZONIZZAZIONE PRG	PRG DI RIFERIMENTO
Ramacca	da 0+000 a 1+800 e da 2+250 a 2+500	Zona Agricola (E)	PRG approvato con D.R.U. Ass.to Reg.le T.A. n. 527 del 23.07.02
Agira	da 2+500 a 7+500	Zona Agricola (E)	PRG approvato con D.A. n. 80/82 del 27/02/1982
Regalbuto	da 7+500 a 11+200	Zona Agricola (E)	PRG aggiornato con D.R.U. n. 976 del 14/11/05
	da 11+200 a 11+600	Area di rispetto stradale/ferroviario	
Catenanuova	da 11+600 a 12+000	Area di rispetto stradale/ferroviario	PRG approvato con C.C. n. 6 del 18-04-07
	da 12+000 a 12+800	Zona Agricola (E)	
	da 12+800 a 12+900	Area di rispetto stradale/ferroviario	
	da 12+900 a 12+950	Area di rispetto cimiteriale	
	da 12+950 a 13+100	Zona Agricola (E)	
	da 13+100 a 13+700	Area di rispetto stradale/ferroviario	
	da 13+700 a 14+000 e da 14+300 a 14+650	Zona Agricola (E)	
Castel di Iudica	da 14+000 a 14+300	Zona Agricola (E)	PRG approvato con D.R.U. n. 40 del 08-02-2011
Centuripe	da 14+650 a fine intervento	Zona Agricola (E)	PRG approvato con D.R.U. n. 91 del 07-03-2001

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

8 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

È stata 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, dalla consultazione del Geoportale della Regione Siciliana e dal portale SITAP del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

Tutti i database geografici delle fonti citate sono stati consultati nel novembre 2013. Si indicano nel seguito i vincoli e le tutele censiti, riassunti negli elaborati grafici Carta dei Vincoli (cod. RSJ102R22N4SA000P001A-002A-003A).

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 vincolate con provvedimenti di "dichiarazione di notevole interesse pubblico" - art. 139
- Aree e beni di interesse archeologico art.142 lett. "m"

▪ Provincia di Enna:

Fonte dati: WEB GIS del Piano Paesaggistico regionale della Sicilia - Piano Paesistico Ambito N. 12 - 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 - Carta dei Siti Archeologici e Carta dei Beni Isolati

- Aree archeologiche

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- Beni archeologici

8.2 Vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D.L. 3267/23

Dalla consultazione del servizio Geoportale Regione Siciliana (<http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale>), è emerso che l'intervento ricade in buona parte all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D. 3267/1923.

8.3 Interferenza con le aree vincolate

Dall'analisi di questi elaborati emerge che le principali interferenze sono relative alla presenza del vincolo paesaggistico, in base all'articolo 142 del D.Lgs n.42 del 22/1/2004 e s.m.i. (ex Galassini) ed alla presenza del vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

In particolare, proseguendo in direzione ovest-est, si segnalano le seguenti interferenze:

Tratto	Riferimento normativo del vincolo
<i>Dalla progressiva 0+200 alla progressiva 0+520 circa</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 1+400 fino alla progressiva 2+750</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>dalla progressiva 1+760 alla progressiva 2+250</i>	R.D. 3267/1923
<i>Dalla progressiva 2+450 alla progressiva 2+580</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "g"
<i>Dalla progressiva 2+500 alla progressiva 7+500</i>	R.D. 3267/1923
<i>Dalla progressiva 3+050 fino alla progressiva 3+400</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 3+900 fino alla progressiva 4+300</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 4+400 fino alla progressiva 4+500</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 7+300 fino alla progressiva 7+600</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 9+150 alla progressiva 11+450.</i>	R.D. 3267/1923
<i>Dalla progressiva 11+100 alla progressiva 11+700</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"
<i>Dalla progressiva 12+600 fino alla progressiva 13+200</i>	D.Lgs n.42 del 22/1/2004 art.142 lettera "c"

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

Dalla disamina del sistema vincolistico emerge che l'opera oggetto del presente studio è ubicata in un territorio inserito in aree soggette a vincolo di tipo idrogeologico, ai sensi del R.D. 3267/1923 e vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 lett. "g" e lettera "c" del D.Lgs. 42/2004.

In riferimento all'interferenza con il vincolo idrogeologico, corre l'obbligo, prima dell'avvio dei lavori, di ottenere da parte degli enti competenti il rilascio dell'autorizzazione e del nulla osta al vincolo, relativamente alle attività che comportano movimenti di terra da eseguirsi in aree gravate dal vincolo di cui al R.D. n. 3267/1923 ed al relativo regolamento n.1126/1926.

In virtù dell'interferenza con il vincolo paesaggistico si è reso necessario redigere la Relazione paesaggistica, i cui contenuti sono definiti dal D.P.C.M. del 12 dicembre 2005. Lo studio, a cui si rimanda per i dettagli (cod. RSJ102R22RGSA000G001), contiene tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento anche ai contenuti dei piani paesaggistici di riferimento e tiene conto dello stato dei luoghi prima della realizzazione delle opere previste e delle caratteristiche progettuali dell'intervento.

9 AREE PROTETTE

9.1 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);
- Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009: sostituisce la precedente Direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979.

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”;

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJI	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- 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);
- 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” e s.m.i.;
- D.M. dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 19 giugno 2009 - Elenco delle zone di protezione speciale (ZPS) classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE (G. U. 9 luglio 2009, n. 157);
- D.M. dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 07 marzo 2012 - Quinto elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE (G.U. 3 aprile 2012, n. 79).
- Ultima trasmissione della banca dati alla Commissione Europea effettuata dal Ministero dell’Ambiente ad ottobre 2013 - (<http://www.minambiente.it/pagina/liste-dei-sic-presenti-italia#sthash.bHOwBXZ9.dpuf>).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RSJ1	02	R22RG	SA000G001	A	78 di 73

- L.R. 6 maggio 1981, n. 98: Norme per l'istituzione nella Regione Siciliana di parchi e riserve naturali;
- L.R. 3 ottobre 1995, n. 71: G.U.R.S. 5 ottobre 1995, n. 51 Disposizioni urgenti in materia di territorio e ambiente;
- Decreto dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente del 21 febbraio 2005: 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. (G.U.R.S. n. 42 del 7.10.2005)
- Decreto dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente del 30 marzo 2007 "Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e successive modifiche ed integrazioni.". Pubblicato nella GURS n° 20 del 27 aprile 2007;
- Decreto dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente del 03 aprile 2007 "Disposizioni sulle "aree naturali protette."" Pubblicato nella GURS n° 20 del 27 aprile 2007 (n.d.r. sospeso TAR SICILIA, Palermo, Sez. I, 17 luglio 2007, ordinanza n. 1434).

9.1.1 Sistema delle aree naturali protette e della Rete Natura 2000

È stata effettuata un'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

È 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 né Riserve Naturali 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;

	PROGETTO PRELIMINARE LINEA CATANIA – PALERMO TRATTA CATENANUOVA – RADDUSA AGIRA					
	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	COMMESSA RSJ1	LOTTO 02	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO SA000G001	REV. A

- 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.

All'interno dell'area di studio (buffer di circa 2 km dal tracciato ferroviario in progetto) si segnala la presenza del solo SIC "Monte Chiapparo" (codice Sito Natura 2000 ITA060014); tutte le altre aree appartenenti alla Rete Natura 2000 si trovano a più di 5 km di distanza dalla linea ferroviaria in progetto.

Nonostante non sussista alcuna interferenza diretta tra il SIC Monte Chiapparo, il progetto allo studio ed i siti censiti nell'area vasta, come peraltro si evince chiaramente dagli elaborati grafici "Carta delle aree protette 1 di 2 e 2 di 2" (cod. RSJ101R22N3SA000P001-2A) allegati, è stato redatto lo Studio per la valutazione di incidenza ambientale (RSJ1 02 R22 RG IM0004 001 A), in cui sono state valutate tutte le possibili interferenze determinabili dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera ferroviaria su flora, fauna ed habitat del SIC ed il relativo grado di significatività anche in riferimento agli obiettivi del Piano di Gestione del SIC suddetto. Da questo elaborato emerge che l'opera non determina possibili alterazioni agli habitat, con particolare riferimento a quelli prioritari presenti nel SIC, al popolamento vegetazionale/floristico, al popolamento animale, con particolare riferimento all'avifauna, né allo stato di conservazione del sito natura 2000 ed alla coerenza con gli equilibri della rete e con gli obiettivi definiti dal Piano di Gestione.

In sintesi, non risultando alcuna interferenza diretta dell'intervento in oggetto con il sistema delle aree naturali protette né con la Rete Natura 2000, il progetto è coerente con la pianificazione di settore.

10 CONCLUSIONI SULLA VALUTAZIONE DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Di seguito si riassume la valutazione di coerenza del progetto oggetto del presente studio con gli strumenti di programmazione / pianificazione analizzati nel presente Quadro Programmatico.

L'intervento risulta coerente a tutti gli strumenti di indirizzo e di pianificazione / programmazione di settore sia di livello sovranazionale che di livello nazionale e regionale.

Dal punto di vista della pianificazione comunale, l'intervento, pur non rientrando tra le previsioni dei vari piani regolatori comunali, non rappresenta criticità in quanto la nuova linea affiancherà la linea esistente e, inoltre, non attraversa aree con una tipologia di destinazione d'uso in contrasto con la realizzazione dell'opera (es. aree destinate a verde urbano, edificato, ecc).

Nella Tabella 10-1 si riporta una sintesi della coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione / programmazione territoriale vigenti.

Tabella 10-1: Valutazione di coerenza del progetto con la programmazione territoriale

STRUMENTO DI PROGRAMMAZIONE/PIANIFICAZIONE	COERENZA DEL PROGETTO	NOTE
Programmazione sovranazionale	SI	
Programma delle Infrastrutture Strategiche di Interesse Nazionale	SI	
Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e Programmi Operativi	SI	
Piano Regionale dei Trasporti	SI	
Progetto di Territorio della Piattaforma Territoriale Transnazionale Tirrenojonica	SI	
Piano della Mobilità	SI	
Accordi di Programma per lo sviluppo infrastrutturale	SI	
Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale	SI	Il Piano Paesaggistico Provinciale relativo all'ambito 12 non è stato ancora approvato.
Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	SI	
Aree Protette e Rete Natura 2000	SI	
PTP Catania	SI	
PTP Enna	SI	