



PROVINCIA REGIONALE DI CATANIA

VI DIPARTIMENTO 2° SERVIZIO VIABILITA'

STRADA DI COLLEGAMENTO ETNA SUD – TANGENZIALE CT

ATTRAVERSO I COMUNI DI NICOLOSI, BELPASSO, S.P. CLARENZA, MISTERBIANCO E
CATANIA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Tav n. Ibis

Sintesi non Tecnica

Redattore:

dott. agr. Umberto Troja

RUP:



PREMESSA

La presente “Sintesi non tecnica” riguarda la realizzazione di una strada provinciale di collegamento “Etna Sud – Tangenziale di Catania” che attraversa i territori dei comuni di Nicolosi, Belpasso, S.Pietro Clarenza, Misterbianco e Catania ed attiene ad una progettazione dell’opera redatta dagli uffici tecnici della Provincia Regionale di Catania.

In ottemperanza alle prescrizioni di legge, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è organizzato nei Quadri: Programmatico, Progettuale e Ambientale, e viene corredato dalla presente “Sintesi in Linguaggio non Tecnico” che riporterà il quadro riepilogativo delle informazioni e dei dati significativi prodotti nell’ambito dello Studio di Impatto Ambientale, ivi comprese le cartografie illustrative della localizzazione del progetto.

Lo Studio di Impatto Ambientale è articolato dai seguenti elaborati:

- 1 Relazione Generale
- 2 Report fotografico delle aree inerenti al tracciato di progetto stradale
- 3 Report dei rilevamenti Ambientali Acustici
- 4 Report dei rilevamenti Ambientali di Inquinamento Atmosferico
- 5 Risultati da modellazione Acustica
- 6 Risultati da modellazione Inquinamento Atmosferico
- 7 Schede riassuntive di sintesi
- 8 Sintesi in linguaggio non tecnico
- 9 Planimetria Generale: Alternative di tracciato e tipologia dei tratti
- 10 Planimetria Generale: Aree di cantiere e di stoccaggio - Percorsi alternativi in fase di costruzione
- 11 Planimetria Generale con Mitigazioni
- G2 Planimetria Generale Tematica: Idrogeologica
- G3 Planimetria Generale Tematica: Podologica
- G4 Planimetria Generale Tematica: Floro-Faunistica e densità abitativa

Il SIA elaborato contiene la descrizione, i criteri e le modalità di raccolta, la soluzione e l’elaborazione dei dati e delle informazioni utilizzate per la sua redazione.

Nell’elaborazione dello studio si è fatto riferimento alle prescrizioni ed alle indicazioni del DLgs 3 Aprile 2006 N.152 recante “norme in materia ambientale”, cosiddetto “Codice Ambientale”, che ha riscritto le regole sulla Valutazione di Impatto Ambientale abrogando tutta una serie di Leggi, DL e DLgs precedentemente vigenti.

Nella fattispecie del progetto di cui trattasi, la sottoposizione alle procedure di VIA è indicata all’allegato III, elenco B, paragrafo 7, capoversi g) e h) del già citato DLgs.

Lo studio è strutturato secondo le indicazioni contenute nella normativa ambientale di riferimento, di cui all'allegato V del già citato DLgs 3 Aprile 2006 N.152 e comprende le seguenti parti:

- Descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e della esigenza di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento, il tutto riferito ad una analisi dello stato di fatto territoriale ed ambientale sulle zone attraversate dalla strada provinciale di progetto
- Quadro di Riferimento Programmatico
- Quadro di Riferimento Progettuale
- Quadro di Riferimento Ambientale
- Interventi e Prescrizioni per la mitigazione ed il controllo degli impatti sulle Componenti Ambientali
- Dichiarazione di fattibilità ambientale

Viene, inoltre, allegata al SIA una "Sintesi non Tecnica" per come previsto dal DLgs 03.04.2006 n.152, nonché uno "studio dei flussi di traffico" commissionato per competenza dall'Amministrazione provinciale ad altro Professionista.

- Nel **Quadro di Riferimento Programmatico** viene riportato:
 - a) L'inquadramento del progetto in relazione alla legislazione, pianificazione e programmazione vigente (europea, nazionale, regionale e locale) di riferimento, nonché in relazione alle sue finalità ed agli eventuali riflessi, in termini sia di vincoli che di opportunità, sul sistema economico e territoriale, ove l'opera ne causasse incidenza.
 - b) Le finalità e le motivazioni strategiche dell'opera proposta con la quale si soddisfa la domanda di riferimento
 - c) L'indicazione della destinazione d'uso ante-operam delle aree interessate alla costruzione per come rilevato dagli strumenti urbanistici dei vari Comuni interessati.
- Nel **Quadro di Riferimento Progettuale** sono riportate:
 - a) La descrizione delle caratteristiche tecnologiche e dimensionali dell'opera, nonché le esigenze di utilizzazione del suolo e delle altre risorse durante le fasi di costruzione e di esercizio
 - b) L'indicazione della natura e della quantità dei materiali impiegati e le fonti di approvvigionamento
 - c) La descrizione delle soluzioni tecniche prescelte per realizzare l'opera al fine di ridurre l'utilizzo delle risorse e di minimizzare le fonti di impatto

- d) La valutazione del tipo e della quantità di residui di emissioni previsti risultanti dalla realizzazione e dall'attività in esercizio dell'opera
 - e) L'analisi incidentale ed il quadro delle eventuali condizioni di rischio, con riferimento alle fasi di costruzione e di esercizio
 - f) Le motivazioni delle scelte progettuali, fra varie opzioni possibili, indicate per tratti significativi della strada
- Nel **Quadro di Riferimento Ambientale** l'analisi dell'opera viene effettuata per la sua incidenza e refluenza sulle singole Componenti Ambientali soggette ad impatto significativo dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera medesima.
- Per ciascuna delle Componenti, soggette ad impatto significativo, viene caratterizzato lo stato attuale, lo stato previsionale senza interventi di mitigazione e lo stato finale con interventi di mitigazione, il tutto per ricondurre gli impatti alle prescrizioni ed ai limiti dettati dalla normativa ambientale vigente alla data di redazione dello studio.
- In tale Quadro di Riferimento sono relazionate:
- a) L'analisi della qualità ambientale con riferimento alle componenti potenzialmente soggette ad impatti importanti del progetto proposto, con riferimento specifico alla popolazione, alla fauna, alla flora, al suolo, alle acque superficiali e sotterranee, all'aria, al paesaggio, al patrimonio storico e culturale, al patrimonio paesaggistico.
 - b) La descrizione dei prevedibili effetti negativi, diretti ed indiretti, permanenti o temporanei, a breve - medio ed a lungo termine, che la realizzazione dell'opera comporta sull'ambiente e dovuti alla realizzazione ed esercizio delle opere e dagli interventi previsti, quali:
 - utilizzazione delle risorse
 - emissione di sostanze inquinanti
 - c) La descrizione delle misure previste per evitare, mitigare e compensare gli effetti degli impatti negativi sull'ambiente causati dalla realizzazione dell'opera
 - d) Il programma di monitoraggio ambientale, per quelle componenti ambientali soggette ad impatto significativo in fase di esercizio, con gli indicatori di qualità oggetto delle attività di rilevamento in campo.

Negli interventi di mitigazione e controllo vengono prescritti, per quelle delle Componenti Ambientali che lo necessitassero, tutti gli interventi materiali o di controllo, da aggiungere in termini finanziari nelle previsioni di computo metrico estimativo dell'opera, che permetteranno la

sua realizzazione e il suo esercizio nel rispetto dei limiti e delle prescrizioni assegnate dalla Normativa Ambientale.

CARATTERISTICHE FISICHE DELL'INSIEME PROGETTO – TERRITORIO

Motivazioni strategiche e finalità alla base della realizzazione.

Le zone interessate alla realizzazione della strada provinciale fanno parte del più vasto insieme denominato “Area Metropolitana di Catania”.

Nell’ambito della viabilità provinciale di collegamento dei vari comuni pedemontani nell’area sud occidentale del vulcano particolare interesse rivestono i collegamenti con la città di Catania dei comuni di Nicolosi, Belpasso, S. Pietro Clarenza Camporotondo e Misterbianco.

L’interesse è dovuto al fatto che molti dei residenti in tali comuni esercitano attività lavorativa, con pendolarismo giornaliero, sia verso la zona industriale del comune di Misterbianco sia verso la città di Catania e ciò vuoi per attività lavorative attinenti l’impiego pubblico nel capoluogo, sia per attività di tipo privatistico, industriale e commerciale, effettuate nella zone industriali di Catania e di Misterbianco.

Nei periodi estivi (Giugno – Agosto), di poi, i flussi da e verso i comuni subiscono ulteriori incrementi perché molti residenti nella città di Catania posseggono, od affittano all’uopo, “residenze estive” alle pendici del vulcano in cui si trascorrere una buona parte dell’estate per sottrarsi al torrido clima estivo delle città.

Nei periodi invernali, ancora, la presenza di campi da sci, e relative connesse attrezzature turistiche alle quote alte del vulcano, incrementa i flussi di traffico della direttrice Catania - Etna lato occidentale nei week-end a causa degli spostamenti delle persone dalla città e dai comuni già citati per raggiungere le attrezzature sportive invernali.

Ancora, in tutti i periodi dell’anno, i noti fenomeni eruttivi del vulcano e gli scenari offerti dalle colate laviche raffreddate rappresentano un polo di attrazione turistica non soltanto per gli abitanti dell’area metropolitana catanese ma anche per i turisti provenienti sia da altre zone della Sicilia sia da altre regioni d’Italia che dall’estero.

Allo stato attuale esiste una rete stradale di collegamento, fra i comuni interessati dalla realizzazione, costituita da strade provinciali e comunali realizzate da molto tempo il cui scopo sostanziale era quello di collegare fra loro i già citati comuni dell’area pedemontana sud-occidentale.

I successivi fenomeni urbanistici di espansione disordinata e la conseguente creazione di nuovi e consistenti insediamenti abitativi, (villaggio le ginestre etc) hanno fatto sì che i volumi di traffico che la rete viaria esistente è in grado di supportare, in specie nelle ore di punta dei giorni feriali e/o nei week-end, siano ben al di sotto dei flussi di traffico intenso originati dalla attuale richiesta di mobilità.

La primitiva funzione di collegamento dal capoluogo di provincia con i centri abitati vicini, affidata alle S.P. 12/I, alla S.P. 3/III ed alla S.P. 4/II, è venuta ad essere completamente stravolta in quanto, oltre all'incremento dei volumi di traffico per le motivazioni precedentemente esposte, ulteriori notevoli incrementi sono stati determinati dalla realizzazione nel tempo di vastissime aree conurbate la cui richiesta di mobilità interferisce con le suddette Strade Provinciali determinando per le stesse una caratterizzazione viaria più tipica di strade urbane che di strade provinciali di collegamento.

L'intera situazione viene ad essere aggravata dal fatto che le strade esistenti da anni non hanno fruito di interventi di ammodernamento significativi presentando non solo sezioni ristrette nelle carreggiate ed assolutamente inadeguate ai nuovi volumi di traffico che si sono sviluppati, ma anche tracciati non più razionali in quanto in origine non erano stati progettati per soddisfare le prestazioni e le esigenze delle attuali tecnologie trasportistiche.

Il progetto fisico

La nuova strada prende origine da uno svincolo "ad hoc" creato nel tratto di Tangenziale di Catania (quota 203.50 s.l.m.) ricadente nel comune di Misterbianco.

Attraverso un tracciato esistente ,di circa ml. 300, confluisce con la S.P. 12/I di Misterbianco e, quindi, si inerpica alle quote superiori dell'apparato vulcanico verso il comune di S. Pietro Clarenza attraverso tracciati, parte asfaltati e parte a fondo naturale, anch'essi in gran parte già esistenti.

Il tracciato stradale , dopo aver lambito il "Nuovo Penitenziario Minorile" del comune di S. Pietro Clarenza, incrocia la S.P. 3/III, attraversa il territorio di Belpasso in zona semi – urbanizzata e, quindi, si inerpica ancora attraverso un tratto di circa km 5,00 di nuova realizzazione per pervenire in località Monpileri (quota 710,0 s.l.m.) nel comune di Nicolosi.

La lunghezza previsionale dell'intero tracciato è di circa Km 9,40 di cui circa Km 6,10 da realizzare ex-novo e circa Km 3,30 sviluppantesi su tracciati già esistenti e, comunque, da ammodernare ed adeguare attraverso l'ampliamento e/o la sistemazione della carreggiata, la posa

in situ di manufatti di presidio, la sistemazione idraulica a tutela della piattaforma stradale tramite cunette, canali di embrici e fosse di guardia, piazzole di sosta etc, etc.

Per quanto del progetto non dettagliato nel presente paragrafo si faccia riferimento al “Quadro di Riferimento Progettuale”.

Ancora, si faccia riferimento al “Quadro di Riferimento Progettuale” già citato per ciò che riguarda l'utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di esercizio della strada relativamente all'occupazione e/o alla trasformazione dell'orizzonte pedologico.

Conseguenze sul Territorio della realizzazione del progetto

La realizzazione dell'arteria porterà un più generale riordino e miglioramento nella viabilità provinciale infatti:

- permetterà una gerarchizzazione dei percorsi restituendo alle strade provinciali interessate (S.P. 12/I, S.P. 3/III ed S.P. 4/II) le originarie funzioni di viabilità di collegamento fra i vari centri interessati drenando da ognuna di esse tutti i volumi di traffico “di transito” nel collegamento fra due comuni non contigui
- permetterà il collegamento diretto mare – montagna attraverso sedi stradali rispondenti alle nuove esigenze del trasporto veicolare sia in termini di geometrie delle carreggiate, sia in termini di razionalizzazione dei tracciati, sia in termini di presenza di aree complementari al servizio alla strada
- costituirà un asse privilegiato per la popolazione da poter essere utilizzato come via di esodo dalla Protezione Civile nel caso di eventi catastrofici naturali quali terremoti, alluvioni, eruzione vulcaniche, etc. etc che malauguratamente dovessero verificarsi
- alleggerirà in maniera consistente il traffico di quelle strade provinciali ormai irrimediabilmente connotabili come “strade urbane” per come riportato nello studio dei flussi di traffico, affidato per competenza ad altro Professionista e che si considera preliminare e di base per il presente SIA
- apporterà benefici anche ambientali in quanto diminuendo i tempi di percorrenza fra Nicolosi e la Tangenziale di Catania, e quindi i tempi di marcia degli autoveicoli, diminuiranno conseguenzialmente le portate dei gas di scarico immesse nell'atmosfera.

Con riferimento a quanto sopra relazionato, e per quante di analisi riportate nel “Quadro di Riferimento Ambientale” successivo, l'interazione della nuova strada con il territorio presenta un bilancio positivo in termini di impatti: predominano gli effetti positivi sul territorio e sulla

popolazione prodotti dall'esercizio della nuova strada su quelli negativi che, in fase transitorio durante la sua costruzione od in regime di esercizio, possano verificarsi e ciò è anche relazionato ai benefici effetti ottenuti dalle "Opere di mitigazione degli impatti" che sono previste nel già citato "Quadro di Riferimento Ambientale".



Foto n. 1– Tratto 15-14 (aree di svincolo sulla tangenziale)



Foto n. 2– Tratto 14-13-12-11 (comune di Misterbianco)



Foto n. 3– Tratto 11-10 (comune di Misterbianco)



Foto n. 4– Tratto 10-9 (comune di S.Pietro Clarenza)



Foto n. 5– Tratto 9-8 (comune di S.Pietro Clarenza)



Foto n. 6– Tratto 8-6 (comune di S.Pietro Clarenza)



Foto n. 7– Tratto 6-5 (comune di S.Pietro Clarenza)



Foto n. 8– Tratto 5 - 3AB (comune di S.Pietro Clarenza/Belpasso)

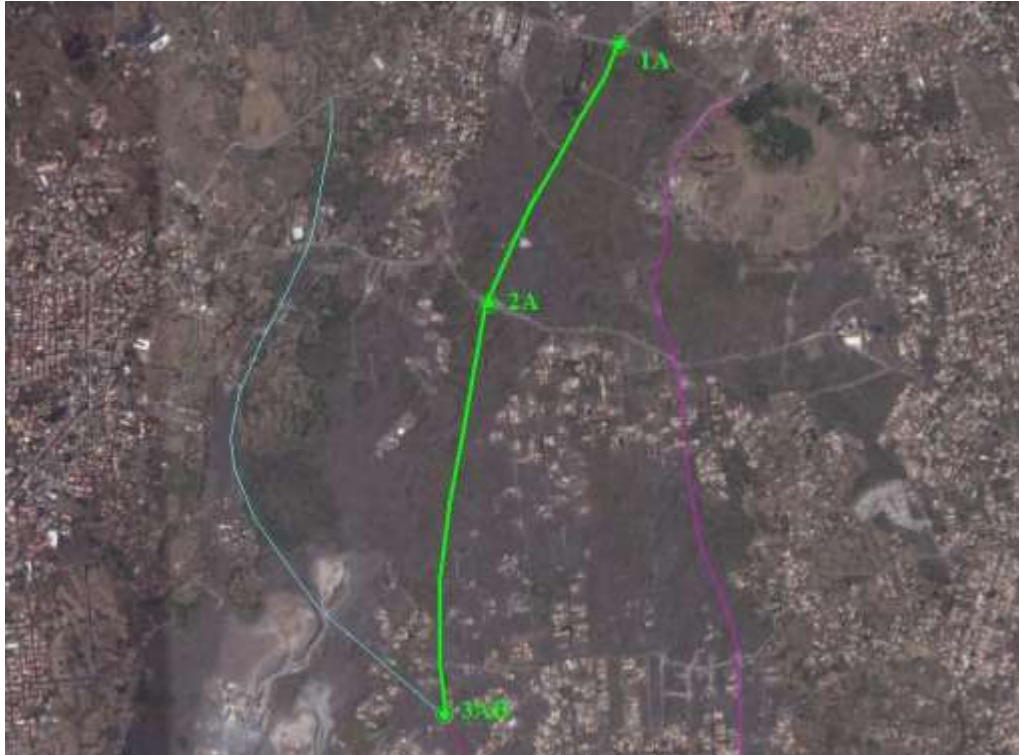


Foto n. 9– Tratto 3AB – 1° (comune di Belpasso/Nicolosi)

A. Impatti sulle componenti ambientali

L'analisi sulle previsioni d'Impatto Ambientale caudate in fase di costruzione e di esercizio dell'opera, riportate nel Quadro di Riferimento Ambientale, hanno evidenziato una significatività di impatto per le seguenti componenti Ambientali:

I- Salute Pubblica

✓ Fase di Costruzione (regime transitorio)

Per emissioni di polveri grossolane, PM, Gas e Rumore provenienti dalle attività di: scavo, riporto, movimentazione terre, impianti di produzione di conglomerati bituminosi e calcestruzzi cementiti.

Gli impatti vengono limitati a valori compatibili nell'ottica del tempo dal transitorio (max mesi 9) attraverso le seguenti tecniche:

- localizzazione delle aree di cantiere e delle zone di stoccaggio dei materiali di risulta in zone non prossime ad insediamenti abitativi, vedi elaborato n.10
- percorsi per la movimentazione terre che non interessano zone abitate
- prescrizioni per il ricoprimento dei mezzi per il trasporto materiale di risulta con teloni bagnati prima della partenza dei medesimi per le zone di stoccaggio provvisorio o le discariche

- nebulizzazione di acqua nelle zone di scavo sia nelle zone interessate allo scavo che nelle aree di pertinenza dell'attività lavorativa delle macchine da cantiere
- barriere fonoassorbenti mobili e delimitazione delle aree di attività lavorativa delle macchine di cantiere o dagli impianti ove si operasse in prossimità di singoli edifici abitati dell'area.
- Fase di Esercizio della strada

Gli impatti vengono limitati a valori compatibili con gli standard di normativa tramite la posa in opera di barriere acustiche assorbenti/riflettenti nelle aree abitate dove vengono superati i limiti acustici di normativa, vedi elaborato Simulazioni Inquinamento Acustico.

II- Beni Culturali e Paesaggistici

In assenza di rilevanze Culturali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada, con riferimento al "Paesaggio", vengono adottate le seguenti tecniche a mitigazione degli impatti per renderli compatibili:

- massimo scorrimento del tracciato "ex-novo" in trincea con messa a dimora sulle pareti della trincea di essenze cespugliose locali a mascheramento visivo del nostro asfalto
- realizzazione delle opere di contenimento e/o presidio tramite "muri vegetali" e/o mascheramento dei manufatti con paramenti lavici caratterizzati dall'ambiente
- mascheramento delle aree complementari di pertinenza della strada con piantumature perimetrali in essenze arboree locali di piccolo-medio fusto.

III- Rumore e Vibrazioni

L'impatto da rumore in fase di esercizio dell'opera viene ricondotto a livelli equivalenti compatibili con quelli prescritti dalla normativa specifica tramite la posa in opera di barriere acustiche in tutte le zone con presenza abitativa nelle quali vengono superati i limiti standard di normativa o di "zonizzazione" acustica.

Per quanto analizzato e rilevato nel "Quadro di Riferimento Ambientale" non si hanno impatti significativi scaturenti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera per le altre componenti ambientali indagate.

ATTESTAZIONE DI VERIDICITÀ
(Articolo 47 D.P.R. 28 Dicembre 2000 n.445)

Il sottoscritto

Dott. Agronomo **Umberto Troja**, nato a Palermo il 22/02/1966 e residente a Catania in via Vecchia Ognina, 143, codice fiscale TRJMRT66B22G2730, iscritto all'Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Catania al num. 1204 e specializzato in Valutazioni Ambientali, giusta Determina Dirigenziale num. 3091 del 31.10.2017, che lo nomina consulente del progetto in materia di ambiente,

ATTESTA

la competenza specifica in campo ambientale e la veridicità e l'esattezza dei contenuti e dei dati, elaborati in seguito ad attenti studi e sopralluoghi nel sito d'interesse, riportati nella presente *"SINTESI NON TECNICA DEL PROGETTO ESECUTIVO DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO ETNA SUD – TANGENZIALE CT"*

Catania, 23 Settembre 2022

dott. agr. Umberto Troja

