



Catania  
Città Metropolitana

REDAZIONE DEL PIANO URBANO  
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE  
(PUMS) DELLA CITTÀ  
METROPOLITANA DI CATANIA  
CUP: D32G19000440001  
CIG: 819063342C



# Valutazione Ambientale Strategica

## Valutazione di Incidenza Ambientale

ai sensi del D.A. 36 14 febbraio 2022  
e dell'art. 5 del D.P.R. n. 357 8 settembre 1997

VERSIONE 1.0  
APRILE 2023



# PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

## STUDIO D'INCIDENZA AMBIENTALE

*Comprensivo di allegato 2  
ai sensi del D.A. 36 14 febbraio 2022  
e dell'art. 5 del D.P.R. n. 357 8 settembre 1997*

Il Progettista

Dott. Agr. Carlo Nicosia



1.0	VINCA	Dott Agr Carlo Nicosia	Dott Agr Carlo Nicosia		Aprile 2023
Rev.	Oggetto	Redatto	Verificato	Il R.U.P.	Data

**Catania 18/04/2023**

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>OBIETTIVI</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>VALUTAZIONE D'INCIDENZA</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>ASPETTI LEGISLATIVI</b>	<b>11</b>
4.1	Riferimenti Normativi	11
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE DEL PROGETTO</b>	<b>15</b>
5.1	Scenario 1	16
5.1.1	Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità	16
5.1.2	Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta	17
5.1.3	Trasporto Pubblico Locale	18
5.1.4	Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi	22
5.1.5	Ciclabilità e servizi a supporto	22
5.1.6	Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante	25
5.1.7	Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano	25
5.1.8	Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile	27
5.2	Scenario 2	28
5.2.1	Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità	29
5.2.2	Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta	30
5.2.3	Trasporto Pubblico Locale	32
5.2.4	Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi	36
5.2.5	Ciclabilità e servizi a supporto	37
5.2.6	Mobilità condivisa	40
5.2.7	Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante	40
5.2.8	Regolamentazione delle merci e della logistica urbana e metropolitana	40
5.2.9	Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano	40
5.2.10	Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile	45
5.3	Scenario 3	46
5.3.1	Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità	47
5.3.2	Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta	48
5.3.3	Trasporto Pubblico Locale	50
5.3.4	Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi	55
5.3.5	Ciclabilità e servizi a supporto	56
5.3.6	Mobilità condivisa	59
5.3.7	Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante	59
5.3.8	Regolamentazione delle merci e della logistica urbana e metropolitana	60
5.3.9	Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano	60
5.3.10	Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile	64
<b>6</b>	<b>INQUADRAMENTO AREA DI STUDIO</b>	<b>65</b>
6.1	ITA070001 - Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga	67
6.2	ITA070002 - Riserva naturale Fiume Fiumefreddo	68
6.3	ITA070003 - La Gurna	69
6.4	ITA070004 - Timpa di Acireale	70
6.5	ITA070005 - Bosco di Santo Pietro	71
6.6	ITA070006 - Isole dei Ciclopi	72
6.7	ITA070007 - Bosco del Flascio	72
6.8	ITA070008 - Complesso Immacolatelle, Micio Conti, Boschi limitrofi	73
6.9	ITA070009 - Fascia altomontana dell'Etna	74
6.10	ITA070010 - Dammusi	75
6.11	ITA070011 - Poggio S. Maria	76
6.12	ITA070012 - Pineta di Adrano e Biancavilla	77
6.13	ITA070013 - Pineta di Linguaglossa	78
6.14	ITA070014 - M. Baracca, Contrada Giarrita	78
6.15	ITA070015 - Canalone del Tripodo	79
6.16	ITA070016 - Valle del Bove	80
6.17	ITA070017 - Sciare di Roccazzo della Bandiera	81
6.18	ITA070018 - Piano dei Grilli	82
6.19	ITA070019 - Lago Gurridda e Sciare di S. Venera	82
6.20	ITA070020 - Bosco di Milo	83



6.21	ITA070021 – Bosco di S. Maria La Stella	84
6.22	ITA070022 – Bosco di Linera	85
6.23	ITA070023 – Monte Minardo	86
6.24	ITA070024 – Monte Arso	86
6.25	ITA070025 – Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto	87
6.26	ITA070026 – Forre laviche del Fiume Simeto	88
6.27	ITA070027 – Contrada Sorbera e Contrada Gibiotti	88
6.28	ITA070028 – Fondali di Acicastello (Isola Lachea - Ciclopi)	89
6.29	ITA070029 – Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce	90
<b>7</b>	<b>INCIDENZA DEL PIANO SULLA TUTELA DELLE ZOOCENOSI E BIOCENOSI</b>	<b>93</b>
7.1	Incidenza del piano sulle emergenze faunistiche	93
7.2	Incidenza del progetto sulle emergenze floristiche	93
7.3	Perdita o modificazione di habitat, Frammentazione degli habitat	93
7.4	Connessioni ecologiche	93
7.5	Impatti sull'ambiente idrogeologico	93
7.6	Valutazione della significatività degli interventi	93
7.7	Congruità ai Piani di Gestione	94
7.8	Descrizione delle interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali/vegetali presenti nel sito)	94
7.9	Scenario 1: Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000	95
7.10	Scenario 2 (con opzioni 2A e 2B): Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000	102
7.11	Scenario 3 (con opzioni 3A e 3B): Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000	111
<b>8</b>	<b>ATTESTAZIONE DI NON SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI</b>	<b>120</b>
	<b>Allegato 2 Format Proponente D.A.36 del 14 Febbraio 2022</b>	<b>121</b>

## 1 INTRODUZIONE

Nel caso in esame si presenta lo Studio d'Incidenza Ambientale relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Catania e si analizza la sua possibile interferenza con i siti Natura 2000 ricadenti nel territorio della Città Metropolitana di Catania (coincidente con l'ex Provincia di Catania).

Il territorio della Città Metropolitana di Catania risulta essere un'area di grande importanza strategica per quanto concerne le aree naturalistiche in quanto interessato da ben tre dei quattro Parchi Regionali presenti in Sicilia oltre a comprendere, al suo interno, numerose riserve naturali ed un cospicuo numero di aree ZSC e ZPS della Rete Natura 2000.

I **Parchi Regionali** nel territorio della Città Metropolitana di Catania sono i seguenti:

1. Parco dell'Etna: istituito nel 1987, è interamente compreso nel territorio metropolitano di Catania, ha un'estensione di circa 59.000 ettari ed interessa i territori di 20 comuni del territorio provinciale;
2. Parco dei Nebrodi: istituito nel 1993, con i suoi circa 86.000 ettari, è la più grande area naturale protetta della Sicilia e interessa, nella Città Metropolitana di Catania, i territori dei comuni di Bronte, Maniace e Randazzo;
3. Parco fluviale dell'Alcantara: istituito nel 2001 attorno al bacino del fiume da cui prende il nome, si estende per circa 2.000 ettari e interessa, nel territorio metropolitano di Catania, i comuni di Calatabiano, Castiglione di Sicilia e Randazzo.

Le **Riserve naturali** presenti nella Città Metropolitana di Catania sono le seguenti:

- 1) R.N.I. Isola Lachea e Faraglioni dei Ciclopi - 3,4 ha – Comune di Acicastello;
- 2) R.N.I. Complesso Immacolatelle e Micio Conti - 69,9 ha – Comune di San Gregorio;
- 3) R.N.O. Fiume Fiumefreddo - ha 80,5 – Comune di Fiumefreddo;
- 4) R.N.O. Oasi del Simeto - ha 1.859,16 – Comune di Catania;
- 5) R.N.O. Bosco di Santo Pietro - ha 6.559,37 – Comune di Caltagirone;
- 6) R.N.O. La Timpa di Acireale – ha 225,34 – Comune di Acireale;
- 7) R.N.O. Serra del Re – ha 1.298,12 – Comune di Bronte;
- 8) R.N.O. Lago Tre Arie – ha 212,6 – Comune di Randazzo;

I Siti Natura 2000 (Zone Speciali di Conservazione ZSC e le Zone a protezione Speciale ZPS) sono delle aree d'interesse naturalistico costituenti la Rete Natura 2000, un sistema coordinato di livello europeo istituito appositamente per la conservazione della diversità biologica ed in particolare per la tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali, individuate e regolamentate dall'Unione Europea tramite le Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, comunemente note come Direttiva "Habitat" e Direttiva "Uccelli". A livello nazionale, l'individuazione della rete Natura 2000 è stata realizzata dalle singole Regioni, anche tramite l'ausilio delle Province regionali, nell'ambito di un processo coordinato dal livello centrale.

I siti della Rete Natura 2000, oltre ad individuare varie zone d'interesse e di protezione ambientale, ricomprendono, nella quasi totalità ed allargandone spesso i confini, le aree già sottoposte a riserva. All'interno della Città Metropolitana di Catania sono stati istituiti ventinove siti Natura 2000, di cui 27 ZSC, un SIC marino e sei ZPS, ricadenti quasi esclusivamente nel territorio provinciale.

## ELENCO DEI SITI NATURA 2000 DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CATANIA

	CODICE	DENOMINAZIONE	ZSC	SIC	ZPS	SUP (Ha)
1	ITA070001	Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga	ZSC			1837
2	ITA070002	Riserva naturale Fiume Fiumefreddo	ZSC			108
3	ITA070003	La Gurna	ZSC		ZPS	41
4	ITA070004	Timpa di Acireale	ZSC			236
5	ITA070005	Bosco di Santo Pietro	ZSC			7236
6	ITA070006	Isole dei Ciclopi	ZSC			2,54
7	ITA070007	Bosco del Flascio	ZSC			3022
8	ITA070008	Complesso Immacolatelle, Micio Conti, boschi limitrofi	ZSC			69
9	ITA070009	Fascia altomontana dell'Etna	ZSC			5951
10	ITA070010	Dammusi	ZSC			2051
11	ITA070011	Poggio S. Maria	ZSC			807
12	ITA070012	Pineta di Adrano e Biancavilla	ZSC			2378
13	ITA070013	Pineta di Linguaglossa	ZSC			605
14	ITA070014	Monte Baracca, Contrada Giarrita	ZSC			1716
15	ITA070015	Canalone del Tripodo	ZSC		ZPS	1946
16	ITA070016	Valle del Bove	ZSC		ZPS	3101
17	ITA070017	Sciare di Roccazzo della Bandiera	ZSC		ZPS	2760
18	ITA070018	Piano dei Grilli	ZSC		ZPS	1239
19	ITA070019	Lago Gurridda e Sciare di S. Venera	ZSC			1519
20	ITA070020	Bosco di Milo	ZSC			82
21	ITA070021	Bosco di S. Maria La Stella	ZSC			133
22	ITA070022	Bosco di Linera	ZSC			44
23	ITA070023	Monte Minardo	ZSC			501
24	ITA070024	Monte Arso	ZSC			124
25	ITA070025	Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto	ZSC			748
26	ITA070026	Forre laviche del Fiume Simeto	ZSC			1377
27	ITA070027	Contrada Sor bera e Contrada Gibiotti	ZSC			1439
28	ITA070028	Fondali di Acicastello (Isola Lachea – Ciclopi)		SIC marino		619
29	ITA070029	Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce			ZPS	6194

I parchi e le riserve naturali, compresa la loro istituzione, sono regolati principalmente dalla L.R. 6 maggio 1981 n. 98, modificata e integrata dalla L.R. 9 agosto 1988 n. 14, nonché dal Testo coordinato del 12 ottobre 1996 che comprende, oltre alle succitate leggi, anche la Legge 71/95, la Legge 16/96 e la Legge 34/96.

Il profilo paesaggistico, naturalistico, storico e culturale di cui fa parte la Città Metropolitana di Catania, appartiene principalmente al massiccio vulcanico dell'Etna ed al paesaggio della piana di Catania. In particolare, detto territorio si contraddistingue per una elevata presenza di attività industriali nella zona di Pantano d'Archi (Piana di Catania) ma al contempo presenta ambienti naturali caratterizzati da una elevata ricchezza vegetazionale, floristica e faunistica unica in Sicilia.



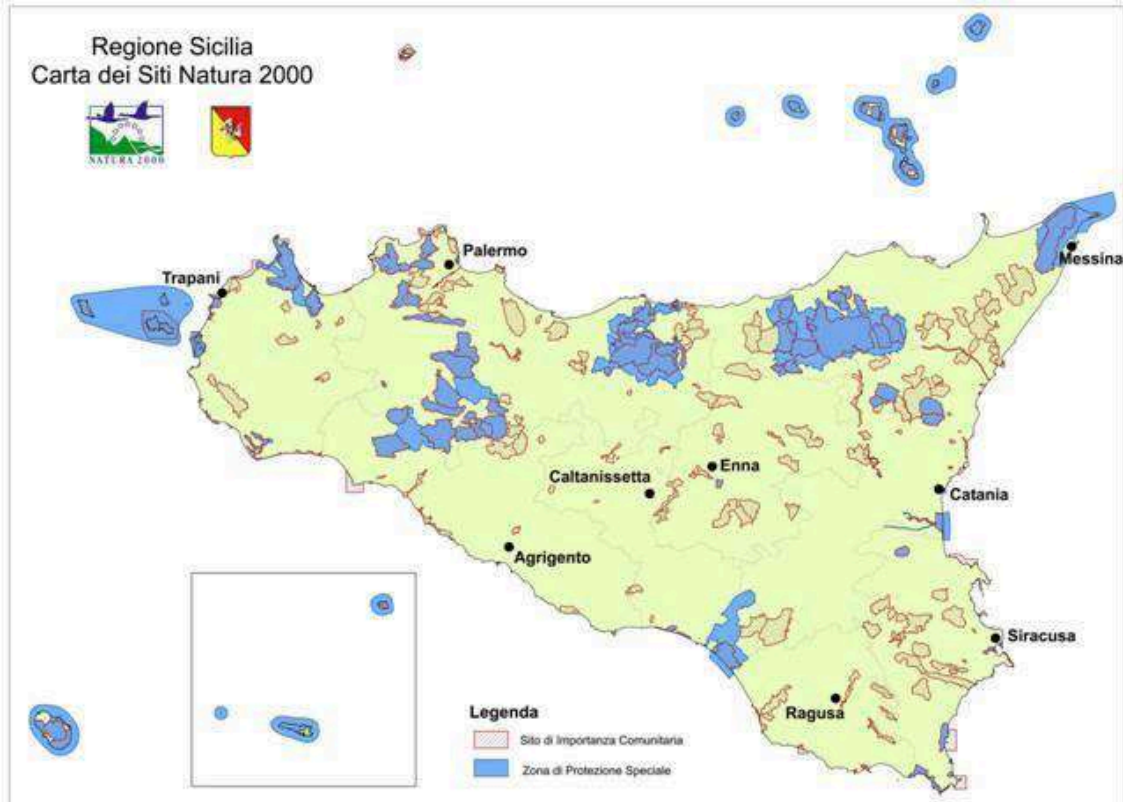


Figura 1 - Siti Natura2000 ricadenti all'interno del territorio siciliano

## 2 OBIETTIVI

L'obiettivo del presente studio è quello di valutare l'assenza d'incidenza delle azioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Catania sui siti Natura 2000 ricadenti nel territorio provinciale.

Per quanto attiene alle componenti naturalistiche la valutazione degli impatti è stata approfondita puntualmente sull'intera area di progetto e lì dove necessario su talune aree limitrofe ai siti Natura2000. L'indagine sugli habitat e sulle componenti flora e fauna è stata concentrata sul territorio interessato dal progetto, territorio che costituisce una piccola percentuale dell'intera superficie del sito Natura2000.

**L'obiettivo dell'analisi è stato indirizzato all'identificazione degli habitat, degli ecosistemi naturali e dei neoeosistemi, in cui è stato possibile accertare particolari elementi di pregio naturalistico ed alla individuazione di possibili mitigazione e/o esclusione di ulteriori possibili effetti negativi diretti o indiretti a carico del territorio vincolato.** La metodologia di lavoro ha richiesto vari sopralluoghi in campo con relative raccolte di materiale biologico, la raccolta d'informazioni bibliografiche, di dati naturalistici, la consultazione della scheda Natura 2000.

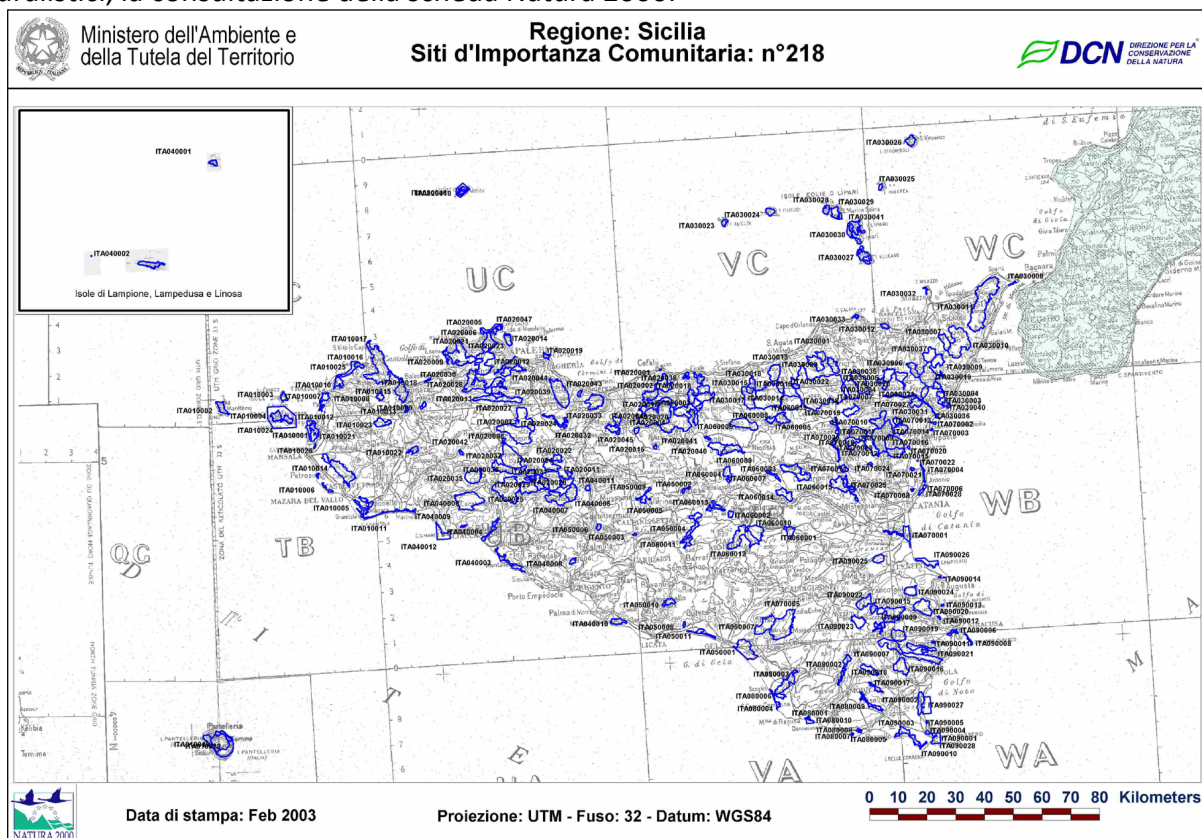


Figura 2 - Siti d'Importanza Comunitaria presenti in Sicilia (Fonte Ministero dell'ambiente-DCN Dipartimento Conservazione della Natura).



### 3 VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Il presente paragrafo sintetizza i risultati dello studio di incidenza per la “valutazione d’incidenza” che ha permesso di individuare e stimare gli effetti che il Piano in questione potrà avere sui siti protetti ricadenti nel territorio metropolitano, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi.

Lo scopo del presente studio è quello di verificare se il progetto in questione è in grado di incidere sul mantenimento dello stato di conservazione del patrimonio di biodiversità rappresentato dagli habitat e dalle specie d’interesse comunitario e sull’efficienza, sulla funzionalità ecologica degli habitat e delle specie alle quali i siti sono «dedicati».

Lo Studio d’incidenza ambientale verrà eseguito come descritto dall’art. 6 del D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003) e successive modifiche ed integrazioni, che ha sostituito l’art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357; (il quale trasferiva nella normativa italiana i paragrafi 3 e 4 della direttiva «Habitat» 92/43/CEE (G.U. n. L 206 del 22/07/1992) relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e fauna selvatica), ed ai sensi della circolare A.R.T.A. Servizio 2 – V.A.S. – V.I.A. n.3194 del 23 gennaio 2004. Il citato art. 6 “Valutazione dell’incidenza” - commi 1 e 2 è, infatti, finalizzato a valutare la compatibilità del progetto tenendo conto della valenza naturalistico-ambientale delle aree IBA e delle Zone Speciali di Conservazione (Zone ZSC) e degli obiettivi di conservazione degli stessi.

Tale procedura è stata introdotta dall’articolo 6, comma 3, della direttiva “Habitat” con lo scopo di salvaguardare l’integrità dei siti attraverso l’esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l’equilibrio ambientale.

Il presente studio di “valutazione d’incidenza” è stato redatto, inoltre, secondo gli indirizzi dell’allegato “G” al D.P.R. 357/97 tenendo conto della traduzione del documento della Commissione europea “Valutazione di piani e progetti aventi un’incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000 — Guida metodologica alle disposizioni dell’art. 6 paragrafi 3 e 4 della direttiva “Habitat” 92/43/CEE”, nonché alla luce dei suggerimenti elaborati nel documento interpretativo della Commissione Europea “La gestione dei siti della rete Natura 2000: Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE” e seguendo la procedura schematizzata nel grafico “Analisi di progetti (PP) concernenti i siti Natura 2000” che di seguito si riporta..

Così come espressamente indicato nella “Guida metodologica alle disposizioni dell’articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva “Habitat” 92/43/CEE”, le valutazioni richieste dall’articolo 6 sono realizzabili per livelli:

- Livello I: screening;
- Livello II: valutazione appropriata;
- Livello III: valutazione delle soluzioni alternative;
- Livello IV: valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative in cui permane l’incidenza negativa.



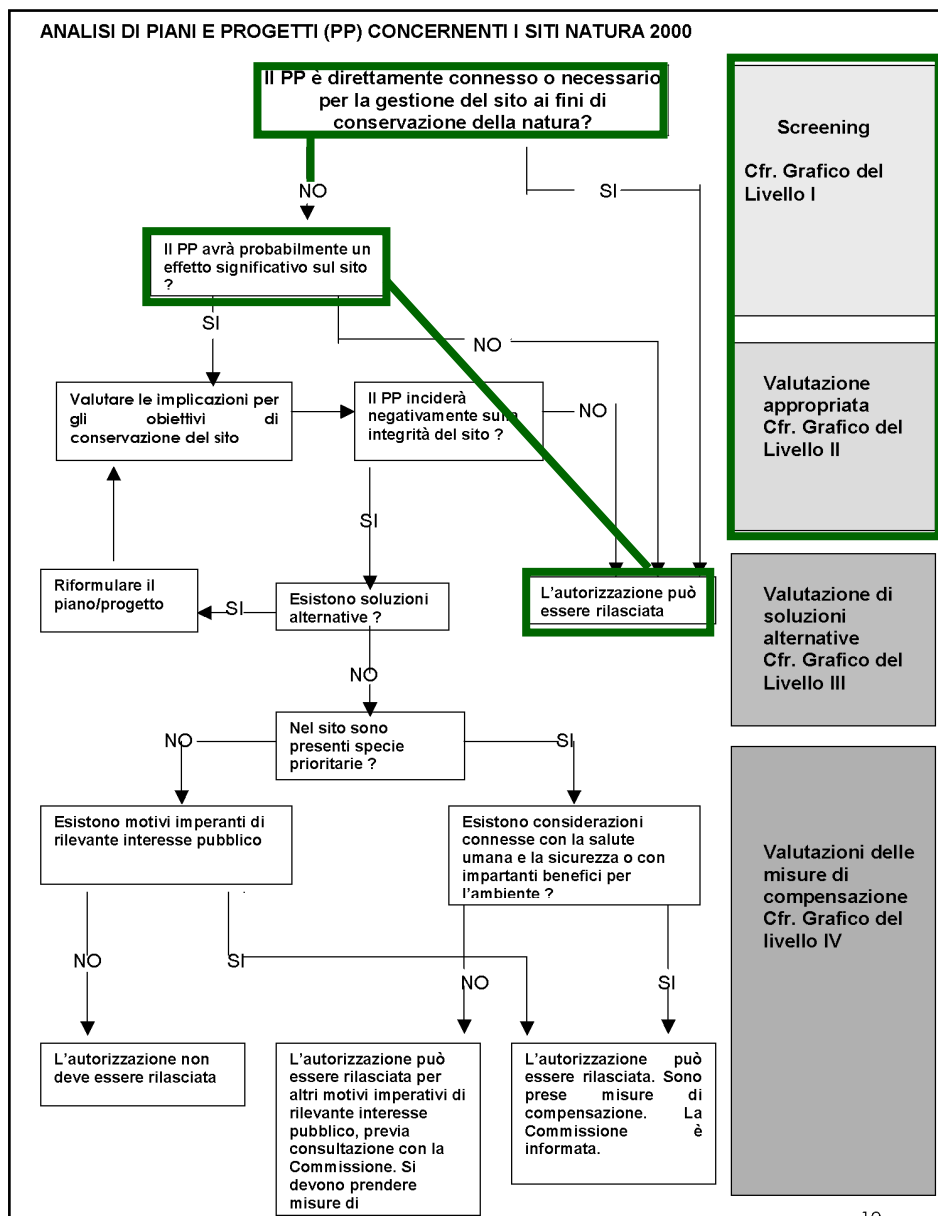


Figura 3 - Grafico della procedura sancita dall'articolo 6, paragrafi 3 e 4

(fonte: MN2000) correlata alle fasi valutative proposte dalla guida. In Verde è stata evidenziata la sequenza logica.

Tenendo conto degli obiettivi e degli interventi previsti nel progetto, ritenuto che non sussistano incidenze significative sui siti "Natura 2000", il presente studio è stato sviluppato fino al livello II: Valutazione appropriata — processo d'individuazione delle implicazioni potenziali di un progetto o piano su un sito "Natura 2000", singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e determinazione del possibile grado di significatività di tali incidenze.

Attraverso il livello II (valutazione appropriata) è stata analizzata la possibile incidenza che il Progetto (così verrà denominato da questo momento) proposto potrà avere sui siti "Natura 2000" sia isolatamente sia congiuntamente con altri progetti o piani. La valutazione qualitativa e quantitativa di cui sopra è stata sviluppata in due fasi così come previsto dall'allegato "G" al D.P.R. n. 357/97:

1. Caratteristiche del Progetto;

2. Area vasta di influenza - interferenze con il sistema ambientale (con riferimento al sistema ambientale considerando le componenti abiotiche, biotiche, le connessioni ecologiche e le loro interferenze con l'ambiente naturale).

Lo studio è stato improntato al principio di precauzione proporzionalmente al progetto ed ai siti in questione e secondo gli indirizzi indicati nel summenzionato allegato "G" del D.P.R. 357/97 "Contenuti della relazione per la valutazione d'incidenza di piani e progetti".

Inoltre, nella redazione del presente Studio, si è tenuto conto delle programmazioni previste sia dai Piani di Gestione, sia del Piano Paesistico, nonché del Piano Territoriale Provinciale.



## 4 ASPETTI LEGISLATIVI

Nel DM 3 aprile 2000 del Ministero dell’Ambiente sono individuate le **Zone di Protezione Speciale (ZPS)** designate ai sensi della direttiva 79/409/CEE, nota come direttiva Uccelli, ed i **Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** ai sensi della direttiva 92/43/CEE, la cosiddetta direttiva Habitat, in parte coincidenti tra loro e con aree protette già istituite. Attualmente i SIC sono proposti alla Commissione Europea, e al termine dell’iter istitutivo saranno designati come **ZSC (Zone Speciali di Conservazione)**. La direttiva “Habitat”, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e delle specie di flora e fauna selvatiche rare e minacciate a livello comunitario, prevede la creazione della “Rete Natura 2000”, con lo scopo di contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante attività di conservazione non solo all’interno delle aree che costituiscono la rete Natura 2000, ma anche attraverso misure di tutela diretta delle specie la cui conservazione è considerata un interesse comune di tutta l’Unione Europea. Il recepimento della direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 modificato e integrato dal D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120. Più in generale la direttiva Habitat ha l’obiettivo di conservare gli habitat naturali (quelli meno modificati dall’uomo) e quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.), riconoscendo così l’alto valore, ai fini della conservazione della biodiversità a livello europeo, di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell’uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra uomo e natura. Alle aree agricole, ad esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l’agricoltura non intensiva. I Siti di Importanza Comunitaria (SIC) attuali sono preordinati a costituire le ZSC ai sensi della direttiva. La direttiva Habitat ha creato per la prima volta un quadro di riferimento per la conservazione della natura in tutti gli Stati dell’Unione; non è, però, il primo strumento normativo comunitario che si occupa di conservazione della diversità biologica. È del 1979, infatti, un’altra importante direttiva, che rimane in vigore e si integra all’interno delle previsioni della direttiva Habitat, la cosiddetta “direttiva Uccelli” (79/409/CEE) concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Anche questa prevede da una parte una serie di azioni in favore di numerose specie di uccelli, rare e minacciate a livello comunitario e dall’altra l’individuazione da parte degli Stati membri dell’Unione di aree da destinarsi alla loro conservazione, le cosiddette ZPS. Già a suo tempo, dunque, la direttiva “Uccelli” ha posto le basi per la creazione di una prima rete europea di aree protette, in quel caso specificamente destinata alla tutela delle specie minacciate di uccelli e dei loro habitat.

### 4.1 Riferimenti Normativi

Lo stato italiano ha recepito la Direttiva Habitat con il DPR 8 settembre 1997 n. 357 “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e con il D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120 “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357”. Nel DPR 357 vengono definiti gli elenchi delle aree speciali di conservazione e delle specie faunistiche e vegetali poste sotto tutela in Italia, le linee fondamentali di assetto del territorio, le direttive per la gestione delle aree di collegamento ecologico funzionale, che rivestono primaria importanza per la fauna e la flora selvatiche. La legislazione nazionale prescrive all’art. 5 del D.P.R. 357/97 che si attivi un procedimento di valutazione d’incidenza nei casi in cui un’opera o intervento possa avere un’incidenza significativa sui siti di importanza comunitaria (SIC) o sulle zone di protezione speciale (ZPS), così come definite dalle direttive 92/43/CEE o 79/409/CEE. L’art. 6 del D.P.R. 120/03 ha modificato il testo originale dell’art. 5 del D.P.R. 357/97 introducendo la possibilità



che per le opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) la procedura per la Valutazione di Incidenza sia espletata contestualmente a quest'ultima. A tale fine lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) deve riportare i contenuti previsti dall'Allegato G del D.P.R. 357/97. In particolare, l'articolo 5 del D.P.R. 357 definisce a livello generale la procedura a cui tutte le regioni e le province autonome devono adeguarsi. Qualora la realizzazione di nuove opere, piani o progetti interferisca anche solo parzialmente con un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) si rende necessaria una valutazione dell'incidenza degli interventi previsti rispetto alle caratteristiche ecologiche del Sito e agli obiettivi di conservazione prefissati. La realizzazione delle attività presentate in sede di Valutazione di Incidenza può essere autorizzata dalla Autorità Competente, se ne viene dimostrata la compatibilità ambientale. L'articolo 5 prevede inoltre che: *“Qualora nonostante le conclusioni negative della Valutazione di Incidenza sul sito e di mancanza di soluzioni alternative possibili, il piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica, le Amministrazioni Competenti adottano ogni misura compensativa necessari a garantire la coerenza globale della rete “Natura 2000” e ne danno comunicazione al Ministero dell’Ambiente per le finalità di cui all’art. 13.”*. L'articolo 5 comma 10 invece prevede che: *“Qualora nei siti ricorrano tipi di habitat naturali e specie prioritari il piano o il progetto di cui sia stata valutata l'incidenza negativa sul sito di importanza comunitaria, può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o con esigenze di primaria importanza per la gente, ovvero, previo parere della Commissione Europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”*.

A livello regionale con la legge n. 14 del 9 Agosto 1988, la Regione Siciliana si è dotata, con notevole anticipo rispetto alla situazione nazionale, di uno strumento legislativo volto al riequilibrio territoriale ed alla tutela dell'ambiente con la istituzione di Parchi e Riserve Naturali. La norma classifica le aree protette, ne distingue il regime di protezione e tutela, le modalità di fruizione e getta le premesse per la loro gestione. L'iniziale approccio della legge può oggi apparire superato in quanto volto più alla conservazione del paesaggio e del territorio, principalmente minacciato dai problemi dell'abusivismo edilizio. Non esistono invece leggi regionali che recepiscano il D.P.R. 357/97; l'elenco dei SIC e delle ZPS contenuto nel DM 03/04/00 è stato recepito e diffuso dall'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Sicilia tramite comunicazione pubblicata sul GURS 57/00.

Si elencano in sintesi le principali direttive a livello comunitario, statale e regionale.

- Direttive comunitarie:
  - Direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1979 Direttiva del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici G.U.C.E. n. L 103 del 25 aprile 1979;
  - Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 Direttiva del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche G.U.C.E. n. L 206 del 22 luglio 1992;
  - Direttiva 94/24/CE del 8 giugno 1994 Direttiva del Consiglio che modifica l'allegato II della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici G.U.C.E. n. L 164 del 30 giugno 1994;
  - Direttiva 97/49/CE del 29 luglio 1997 Direttiva della Commissione che modifica la direttiva 79/409/CEE del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici G.U.C.E. L 223 del 13 agosto 1997;
  - Direttiva 97/62/CE del 27 ottobre 1997 Direttiva del Consiglio recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla



conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche G.U.C.E. L 305 dell'8 novembre 1997.

▪ Normativa statale:

- D.P.R. 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";
- Decreto Ministeriale, 20 gennaio 1999, "Modificazioni degli allegati A e B del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, in attuazione della direttiva 97/62/CE del Consiglio, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE";
- Decreto Ministeriale, 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";
- D.P.R. 1 dicembre 2000, n.425, "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 97/49/CE che modifica l'allegato I della direttiva 79/409/CEE, concernente la protezione degli uccelli selvatici";
- D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120 "Regolamento recante modifiche e integrazioni al decreto del presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione alla direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".

▪ Normativa regionale:

- Legge regionale Regione Sicilia 9 agosto 1988 n. 14, modifiche ed integrazioni alla legge regionale n. 98/81 (e successive modifiche ed integrazioni), pubblicata sulla G.U.R.S. n. 35 del 13 agosto 1988;
- Testo della legge regionale 6 maggio 1981, n°98, coordinato con le leggi regionali 9 agosto 1998, n.14 - 3 ottobre 1995, n.71 e 18 maggio 1996, n.34;
- Legge Regionale n.78 del 12 giugno 1976 "Provvedimenti per lo sviluppo del turismo in Sicilia";
- L.R. 6 maggio 1981 n°98;
- L.R. n°16 del 6 aprile 1996 "Riordino della legislazione in materia forestale e di tutela della vegetazione"
- L.R. n°13 del 19 Agosto 1999 "Modifiche alla legge regionale 6 aprile 1996 n° 16 Riordino della legislazione in materia forestale e di tutela della vegetazione" con particolare attenzione art 10.
- L.R. 47/88: "Norme per l'istituzione nella Regione Siciliana di Parchi e Riserve Naturali".
- Comunicazione pubblicata sul G.U.R.S. n. 57/00: "Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive nn. 92/43/CEE e 79/409/CEE";
- Circolare A.R.T.A./Servizio 2 V.A.S. - V.I.A. prot n°3194 del 23/1/2004 – disposizioni in ordine all'acquisizione della valutazione d'incidenza di cui all'art. 5, comma 1, del D.P.R. n. 357/97, relativamente a tutti gli strumenti urbanistici e di programmazione territoriale, i quali devono tenere conto della valenza naturalistica ed ambientale dei proposti Siti di Importanza Comunitaria (pSIC), Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e per effetto della previsione dell'art. 6 del medesimo D.P.R., delle Zone di Protezione Speciale (ZPS);
- Direttiva A.R.T.A. – Dipartimento Regionale Urbanistica - prot.459 del 07/06/04;



- Decreto Assessorato del Territorio e dell'Ambiente 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".
- Decreto Assessorato del Territorio e dell'Ambiente 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.
- Decreto Assessorato del Territorio e dell'Ambiente 3 aprile 2007: Disposizioni sulle "aree naturali protette".
- Legge 8 maggio 2007 n.13. 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.
- D.A. n 36 del 14 febbraio 2022 - Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida Nazionali sulla Valutazione d'incidenza (VincA), approvate in conferenza Stato-Regioni in data 28 novembre 2019.



## 5 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Nella definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Catania sono stati delineati tre Scenari alternativi (gli Scenari 2 e 3 contengono anche due opzioni infrastrutturali) che, confrontati con lo Scenario di Riferimento (e tra loro), hanno consentito l'individuazione di una graduatoria di Scenari di Piano.

Gli Scenari individuati rappresentano progressive evoluzioni e completamenti dello Scenario di Riferimento con graduali incrementi di interventi infrastrutturali, rimodulazioni/modifiche/variazioni ed ampliamenti di azioni gestionali e misure volte ad ottimizzare lo Scenario di Riferimento), tengono conto degli Obiettivi e delle Strategie del Piano e risultano caratterizzati da budget economici differenti. Per la costruzione degli Scenari sono state considerate diverse combinazioni di azioni e misure, definite in funzione delle Strategie di Piano e degli obiettivi generali e specifici condivisi nel corso del processo di partecipazione.

Gli Scenari possono essere sintetizzati nel seguente modo, sulla base delle principali caratteristiche che li contraddistinguono:

- **Scenario 1:** Scenario essenziale strategico;
- **Scenario 2:** Scenario essenziale strategico con variazioni + Interventi infrastrutturali e azioni gestionali di base, contraddistinto dalle seguenti due opzioni infrastrutturali:
  - ✓ Scenario 2A: realizzazione della Terza corsia della Tangenziale di Catania;
  - ✓ Scenario 2B: realizzazione della Nuova Tangenziale (arteria di attraversamento dell'Area Metropolitana);
- **Scenario 3:** Scenario essenziale strategico con variazioni + Interventi infrastrutturali completi + potenziamento dei servizi, anch'esso contraddistinto dalle seguenti due opzioni infrastrutturali:
  - ✓ Scenario 3A: realizzazione della Terza corsia della Tangenziale di Catania;
  - ✓ Scenario 3B: realizzazione della Nuova Tangenziale.

Le azioni presenti nei tre Scenari alternativi (e nelle relative opzioni) sono riconducibili ai seguenti ambiti connessi alle diverse modalità di trasporto, alle linee strategiche e alla gestione della mobilità sostenibile:

- **Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità;**
- **Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta;**
- **Trasporto Pubblico Locale:** gerarchizzazione, ottimizzazione, potenziamento infrastrutturale e dei servizi ed incremento della qualità e del comfort;
- **Mobilità attiva: Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi;**
- **Mobilità attiva: ciclabilità e servizi a supporto;**
- **Shared mobility** (mobilità condivisa);
- **Infrastrutture, servizi e incentivi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante;**
- **Regolamentazione delle merci e della logistica urbana e metropolitana;**
- **Infrastrutture stradali:** nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano;
- **Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile.**

Di seguito vengono descritti e sintetizzati gli Scenari di Piano raggruppando le azioni in funzione degli ambiti sopra esposti.



## 5.1 Scenario 1

Lo **Scenario 1** comprende le principali azioni, caratterizzate da un limitato impatto infrastrutturale, che possono rappresentare (in modo adeguato) le linee strategiche prioritarie definite e condivise nel corso del processo partecipativo, ossia “sviluppo della mobilità collettiva ed integrazione tra i sistemi di trasporto”, “razionalizzazione della sosta e del traffico privato”, “sviluppo dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica e adeguamento della sicurezza della rete stradale”.

A tal proposito, gli elementi che contraddistinguono tale scenario sono principalmente i seguenti:

- coordinamento dei servizi di mobilità su scala metropolitana ed implementazione di sistemi di integrazione dei servizi di trasporto pubblico e privato attraverso un sistema efficace ed efficiente ed una piattaforma dedicata;
- limitati interventi infrastrutturali connessi alla mobilità (Terza Corsia della Tangenziale e linea di trasporto rapido di massa tra la fermata “Milo” della Metropolitana e il Nodo di interscambio Santa Sofia);
- gerarchizzazione e rifunionalizzazione del trasporto pubblico (sia nell’ambito dell’intero territorio, metropolitano sia con particolare riferimento al comune capoluogo e alla conurbazione) senza apportare modifiche infrastrutturali sostanziali (fatta eccezione per una breve linea del sistema di trasporto ad impianto fisso) e considerando assi di forza su ferro e su gomma, linee di adduzione (e/o a domanda) su gomma;
- rifunionalizzazione/creazione di impianti per l’incremento dell’intermodalità (nodi di interscambio);
- ottimizzazione e/o realizzazione di zone con limitazione del traffico e della velocità (con riferimento sia al comune capoluogo sia ai centri urbani del territorio metropolitano);
- connessione degli itinerari ciclabili esistenti/tendenziali, al fine di porre le basi per una rete ciclabile dell’Area Metropolitana ed incremento dei servizi alla ciclabilità nell’ambito del comune capoluogo;
- adeguamenti, principalmente in termini di sicurezza stradale, di alcune arterie viarie principali di Catania e del territorio metropolitano;
- azioni di coinvolgimento della popolazione sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale;
- forme di incentivo per l’utilizzo del trasporto pubblico

### 5.1.1 Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1 sono le seguenti:

- **Agenzia Unica della Mobilità** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari): costituzione e gestione di un ufficio, interno all’ente Città Metropolitana di Catania, destinato alla programmazione, al controllo e al monitoraggio dei servizi di mobilità (in particolare il trasporto pubblico e i servizi connessi), al coordinamento delle azioni degli enti locali del territorio, dei gestori del trasporto pubblico e degli altri servizi di mobilità, alla sottoscrizione dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico e alla definizione e gestione dell’integrazione tariffaria tra i servizi,
- **Sistema MaaS “Mobility as a Service”** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari) relativo alla mobilità collettiva, alla mobilità condivisa, al sistema di tariffazione (applicazione del concetto di “mobilità come servizio” che prevede l’integrazione di più servizi di trasporto pubblici e privati combinabili tra loro in un unico servizio accessibile digitalmente): costituzione di un ufficio per la gestione e il funzionamento del sistema e realizzazione di una

piattaforma digitale di intermediazione che offra all'utente differenti servizi di mobilità quali il trasporto pubblico, il trasporto a chiamata, la mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, monopattini), i taxi, i parcheggi di interscambio, in modo da rispondere in maniera personalizzata a tutte le esigenze di mobilità (sistema in grado di garantire diverse alternative di viaggio in funzione delle specifiche esigenze);

- **Istituzione di un fondo per l'integrazione tariffaria connessa al sistema MaaS**, al fine di compensare i mancati ricavi relativi all'implementazione del sistema (azione invariante nei diversi scenari).

### 5.1.2 Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1 sono le seguenti e riguardano la creazione di un'efficiente rete di aree per la sosta delle autovetture e l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili (scambio modale):

- **Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei nodi di interscambio su aree esistenti** (aree/parcheggi attrezzate per il trasferimento degli utenti da un modo di trasporto all'altro), attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei principali centri urbani del territorio metropolitano, in corrispondenza dei punti di connessione con gli assi principali del trasporto pubblico**: interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus o treni), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Adrano, Paternò FCE, Paternò Italia, Misterbianco Gullotta, Misterbianco Zona Industriale, Acireale Cappuccini, Giarre, Caltagirone, Vizzini Scalo**;
- **Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei nodi di interscambio su aree esistenti**, attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei punti di connessione con gli assi principali del trasporto pubblico** (assi radiali che collegano i centri urbani ai nodi posti nelle aree periferiche del comune di Catania): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Pedara, Viagrande, Aci Bonaccorsi, Belpasso**;
- **Nodi di interscambio di nuova realizzazione nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei punti di connessione con gli assi principali del trasporto pubblico** (assi radiali che collegano i centri urbani ai nodi posti nelle aree periferiche del comune di Catania): nuovi nodi nei comuni di **Nicolosi-Mascalucia, Trecastagni**;
- **Ottimizzazione dei parcheggi di interscambio esistenti** (di grandi dimensioni) **posti nelle aree periferiche del comune di Catania** a servizio delle **diverse modalità di trasporto** (autovetture private, ciclabilità, sistemi di mobilità condivisa quali car sharing e bike sharing), **in corrispondenza dei punti di connessione con le linee principali del trasporto pubblico** (bus, BRT, Metropolitana): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato e trasporto pubblico, creazione di aree car sharing e bike sharing, realizzazione di velostazione (area per il parcheggio delle biciclette dotata di opportuni servizi), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento al **Nodo "Due Obelischi"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Santa Sofia"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Nesima"** (accesso ovest al comune capoluogo), **Nodo "Fontanarossa"** (accesso sud al comune capoluogo);

- **Ottimizzazione dei principali nodi di scambio interni al comune capoluogo posti in corrispondenza delle principali stazioni della Metropolitana, delle stazioni ferroviarie FS, dei terminal del trasporto pubblico extraurbano e delle principali fermate del trasporto pubblico urbano:** interventi di rifunzionalizzazione di aree in prossimità dei punti di connessione con il trasporto pubblico per agevolare il **trasbordo tra trasporto pubblico, ciclabilità** (posizionamento di rastrelliere elettriche e non), **mobilità condivisa** (creazione di stalli/aree dedicati al car sharing, al bike sharing, ai monopattini in condivisione), implementazione di **servizi tecnologici**;
- **Riduzione della sosta su strada nelle aree centrali del comune capoluogo, anche utilizzando i parcheggi in struttura** (aree esterne al sedime stradale) **esistenti o realizzati sulla base dello Scenario Tendenziale: organizzazione e coordinamento dei parcheggi** delle aree centrali del comune capoluogo nell'ambito della **rimodulazione della sosta** che prevede per i parcheggi del centro urbano il ruolo di **parcheggi di destinazione e/o parcheggi per la sosta dei residenti** (sistemi di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura, implementazione di sistemi tecnologici per la messa a sistema delle aree di parcheggio);
- **Implementazione di sistemi tecnologici che consentano la a corretta gestione del sistema della sosta nel comune capoluogo**, con riferimento ai seguenti ambiti: sosta nei parcheggi di interscambio e connesso utilizzo del trasporto pubblico; sosta nei parcheggi residenziali e/o di destinazione; sosta su strada nelle aree centrali e non; sistema di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura: azioni infrastrutturali, hardware e software.

### 5.1.3 Trasporto Pubblico Locale

**Definizione di una gerarchia del Trasporto Pubblico Locale** sia in ambito metropolitano sia in ambito urbano (comune capoluogo), considerando le infrastrutture di trasporto pressoché invariate rispetto allo Scenario di Riferimento (ad eccezione della realizzazione di un sistema ad impianto fisso nella tratta compresa tra la Stazione Metro “Milo” e il Nodo di interscambio “Santa Sofia”) e individuando delle **linee principali (assi di forza) su ferrovia** (linea FS ionica, linea FS in direzione Palermo, linea Circumetnea, linea Metropolitana, Linea 0 del sistema ad impianto fisso) **e con autobus** (linee di forza su gomma del Calatino, linee radiali della conurbazione) e **linee di adduzione/servizi a domanda con autobus** (con opportuna modulazione dei relativi servizi).

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1 sono le seguenti e sono rivolte al miglioramento del trasporto pubblico:

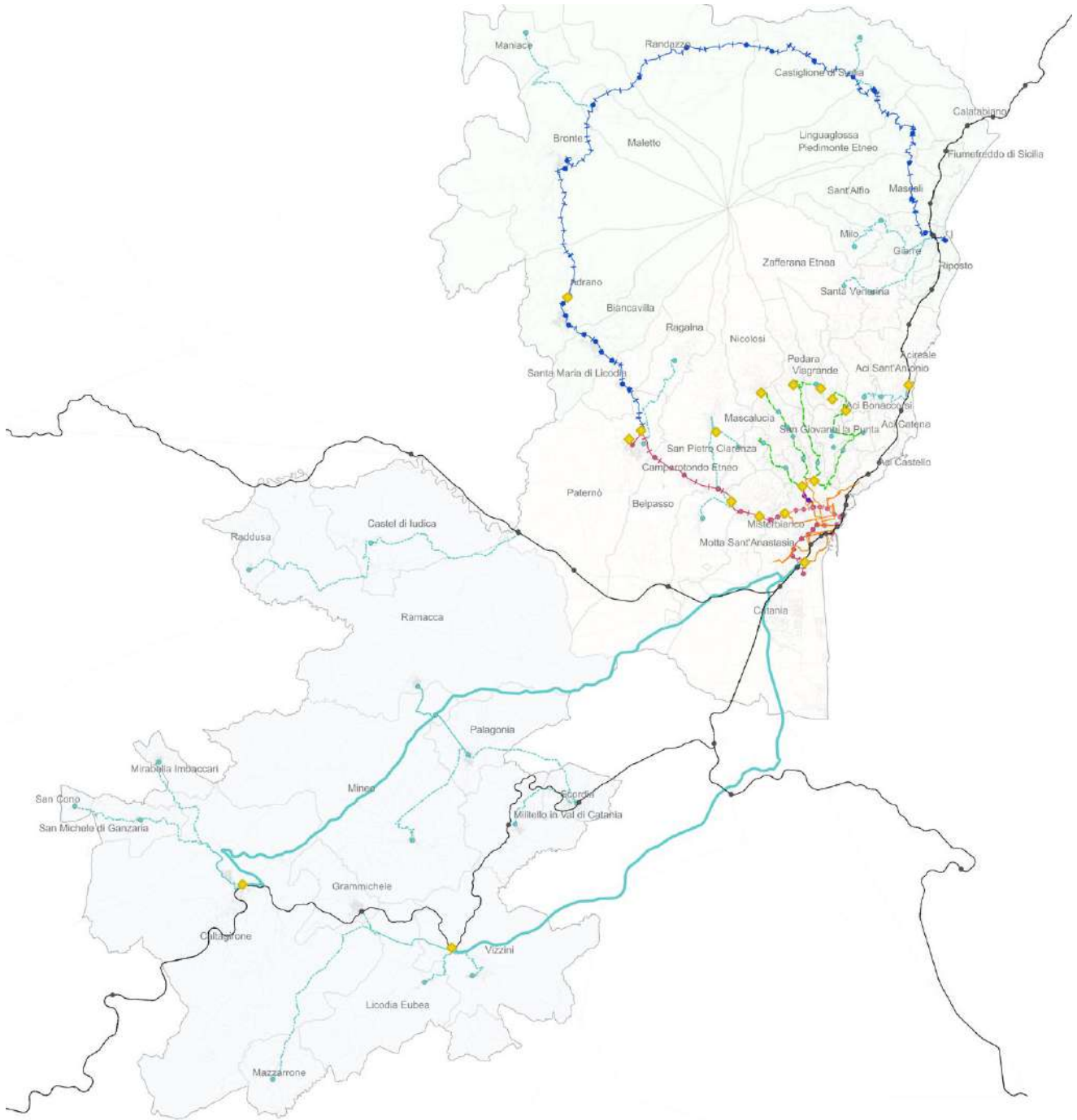
- **Realizzazione di un sistema di trasporto ad impianto fisso** (linea di trasporto pubblico su sede protetta) in grado di connettere la Stazione Metro “Milo”, la Città Universitaria, il Policlinico e il Nodo di interscambio “Santa Sofia” su cui far convergere le linee bus provenienti dalla conurbazione lato nord (**Linea 0**): **interventi infrastrutturali** per la definizione della linea e della fermate/capilinea, implementazione di un **servizio di tipo metropolitano**;
- **Gerarchia del Trasporto Pubblico e definizione di linee bus** (linee su gomma) **efficienti per il collegamento tra i diversi territori e il comune capoluogo**, con **attestamento** (capilinea/terminal) **in corrispondenza dei nodi di interscambio posti nelle aree periferiche del comune capoluogo**:
  - ✓ **Linee principali con autobus** (definite linee radiali su gomma, caratterizzate da un servizio ad elevata frequenza), **per la connessione dei comuni della conurbazione** (comuni a nord di Catania) **ai nodi di interscambio posti lungo la fascia nord del comune capoluogo** (attestamento/ terminal nodo “Santa Sofia” e nodo “Due Obelischi”), in cui

- convergono le linee principali (assi di forza) del trasporto pubblico urbano di Catania (BRT1, Linea 0 del sistema di trasporto ad impianto fisso);
- ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus (su gomma), per la connessione dei comuni dell'Area Pedemontana ovest** (non attraversati dalla linea Circumetnea) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea Metropolitana e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni della Metropolitana e della Circumetnea);
  - ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus (su gomma), per la connessione dei comuni dell'Area Ionica e Pedemontana est** (non attraversati dalla linea Circumetnea o dalla linea ferroviaria FS) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea ferroviaria FS ionica e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni ferroviarie e della Circumetnea);
  - ✓ **Linee principali con autobus** (definite assi di forza su gomma, caratterizzate da un servizio ad elevata frequenza), **per la connessione dei comuni della Area del Calatino** (in particolare considerando i **nodi di Caltagirone, svincolo SS 417 Ramcca-Palagonia, Vizzini Scalo**, in cui si intendono far convergere le linee di adduzione/distribuzione locali) **al nodo di interscambio "Fontanarossa" posto a sud del comune capoluogo** in cui convergono le linee principali (assi di forza) del trasporto pubblico urbano di Catania (Metropolitana, Linea ferroviaria FS, BRT);
  - ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus (su gomma), per la connessione dei comuni dell'Area del Calatino alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalle linee autobus Catania-svincolo SS417-Caltagirone e Catania-Vizzini Scalo e dalla linea ferroviaria FS tratta Palermo-Catania) **in corrispondenza di nodi di scambio (nodo di interscambio "Caltagirone", nodo di interscambio "Vizzini Scalo", svincolo SS417 Ramacca-Palagonia, Stazione ferroviaria "Sferro" sulla linea Catania-Palermo, in cui si prevedono anche interventi di adeguamento per la creazione di un vero e proprio nodo di interscambio).**
- **Incremento dei servizi di trasporto pubblico** in alcune tratte del territorio metropolitano, al fine di **creare delle linee principali** (linee di forza) con frequenza più elevata rispetto alla condizione attuale:
- ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 30%) **lungo la tratta Catania Centrale – Sferro** della linea Catania-Caltanissetta-Palermo (nel nodo "Sferro", da ottimizzare, si prevede la convergenza delle linee di adduzione/distribuzione di Castel di Iudica e Raddusa), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell'area ovest** del territorio metropolitano (Area Nord del Calatino);
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 20%) **lungo la tratta Calatabiano – Aeroporto Fontanarossa** (linea ionica), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell'Area Ionica** in cui si prevede la convergenza delle linee di adduzione e/o a chiamata (in corrispondenza delle stazioni ferroviarie);
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse superiore al 30%) **lungo la tratta Paternò - Randazzo e Randazzo – Riposto (linea Circumetnea)**, al fine di garantire



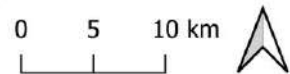
la presenza di un **asse di forza su ferro dell'Area Pedemontana** (lungo la tratta Catania - Paternò è presente il servizio di tipo Metropolitano).

- **Gerarchia del Trasporto Pubblico nel comune capoluogo e rimodulazione delle attuali linee bus urbane**, in modo da creare **linee principali urbane (assi di forza** rappresentate dalle linee BRT, dalla Metropolitana e dalla Linea 0 del sistema di trasporto pubblico su percorso protetto) e **linee di adduzione/distribuzione interquartiere** per la connessione con gli assi di forza urbani: eventuale rimodulazione delle linee BRT esistenti e previste nello Scenario di Riferimento (in termini di percorsi e frequenze), creazione di una linea principale tra il Nodo di interscambio "Fontanarossa" e la Zona Industriale di Catania, creazione di linee di adduzione interquartiere (con capilinea in corrispondenza dei nodi di scambio con le linee principali), linea ad elevata frequenza per collegare la Stazione Metro "Stesicoro" (fermata della linea di forza urbana su ferro) e i poli universitari del centro storico;
- **Azioni infrastrutturali** (separazione fisica delle corsie bus) **ed organizzative-gestionali** (semaforizzazioni con precedenza ed altri sistemi di miglioramento della precedenza dei mezzi pubblici) per **incrementare le corsie riservate e protette destinate alle linee bus urbane principali**, rispetto allo Scenario di Riferimento (linee BRT esclusiamente su corsie protette e/o riservate);
- **Adeguamento delle fermate/stazioni del trasporto ferroviario e della metropolitana** (urbano ed extraurbano), **in modo da renderle fruibili a tutte le categorie di utenti** (incluse le persone con disabilità): adeguamento dei marciapiedi e degli accessi alla fermata, adeguamento e/o realizzazione di montascale e/o ascensori, pavimentazione tattile e servizi connessi, pensiline ed arredi urbani, sistemi tecnologici a supporto delle fermate (ad esempio paline intelligenti).



**Legenda**

- Stazioni FS
- Linee BRT
- +— Linea Metro
- Fermate Metro
- Piano - Linee radiali
- Piano - Linee Adduzione
- Piano - Nuove Fermate TP
- Piano - Fermate Linea Impianto Fisso
- Piano - Nuovi Assi di Forza
- Stazioni FCE
- +— Linea Metro Galatea-Porto
- Piano - Linea Impianto Fisso
- Piano - Nodi di interscambio
- Tracciato ferroviario
- Rete stradale
- Confine Provincia



**Figura 4 - Scenario 1: Gerarchia del trasporto pubblico e individuazione degli assi di forza e di adduzione nel territorio metropolitano**

#### 5.1.4 Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi

Le azioni seguenti che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1 sono rivolte, in particolare, a migliorare ed agevolare la pedonalità:

- **Delimitazione di una Zona a Basse Emissioni inquinanti** (denominata **LEZ Low Emission Zone**) **nell'area urbana del comune capoluogo**, caratterizzata dalla **limitazione degli accessi ai veicoli maggiormente inquinanti**: interventi infrastrutturali e tecnologici connessi all'installazione dei varchi di accesso (eventualmente gestiti e controllati dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica e azioni organizzative e gestionali volte alla corretta implementazione dell'area a basso impatto inquinante;
- **Ottimizzazione e rimodulazione delle esistenti zone** (Area Centrale, Area Bellini, Area San Giovanni Li Cuti, Area Ognina) **con limitazioni del traffico e/o della velocità e/o a pedonalità privilegiata** (zone in cui i pedoni hanno precedenza su tutte le altre categorie di utenti) **nell'area urbana del comune capoluogo**: incremento dei varchi di accesso e controllo (eventualmente controllati e gestiti dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica standard e a messaggio variabile, verifica della possibilità di accesso dei mezzi pubblici urbani e dei mezzi relativi alla mobilità attiva (biciclette);
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le zone con limitazioni del traffico e/o della velocità nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo per il cofinanziamento di interventi** connessi all'estensione e/o alla creazione di zone con limitazioni del traffico e/o della velocità (LEZ, ZTL, Zone 30, Aree Pedonali). L'estensione delle potenziali zone con limitazioni del traffico può essere definita in funzione della distanza temporale (a piedi) di massimo 15 minuti dalla piazza centrale dei diversi paesi e/o considerando un raggio di 500 m;
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le iniziative e gli interventi per la creazione di percorsi casa-scuola sostenibili e sicuri, sia nell'ambito del comune capoluogo sia nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo** per il finanziamento di interventi di adeguamento dei percorsi ciclopedonali in prossimità delle scuole, di incremento delle "strade scolastiche" (aree adiacenti alle scuole in cui viene vietato il traffico veicolare), di istituzione di Pedibus (gruppo di studenti che va a scuola a piedi, alla stregua di un bus a piedi con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti), istituzione di Bicibus (gruppo di studenti che va a scuola in bicicletta, alla stregua di un bus, con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti).

#### 5.1.5 Ciclabilità e servizi a supporto

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1, rivolte al completamento delle reti ciclopedoni esistenti (o previste nello Scenario di Riferimento) e al miglioramento dei servizi destinati alla ciclabilità, sono principalmente le seguenti:

- **interventi infrastrutturali connessi al completamento della rete ciclopedonale esistente e prevista dallo Scenario di Riferimento**, con riferimento all'ambito urbano e all'intero territorio del **comune di Catania** (nuovi itinerari in sede riservata o protetta):
  - ✓ **Itinerario ciclabile "Archi della Marina"** (in seguito all'interramento della linea ferroviaria previsto nello Scenario di Riferimento);
  - ✓ **Itinerario ciclabile Via Mulino Santa Lucia-Via Cristoforo Colombo-Via Domenico Tempio-Faro Biscari** (connessione delle parti di rete urbana esistenti e/o previste nello Scenario di Riferimento: collegamento del centro città con l'area della Plaia);

- ✓ **itinerario ciclabile Fermata “Aeroporto Fontanarossa” – Zona Industriale** (con tratti sulla rete ciclabile esistente/tendenziale) e **raccordo con l’itinerario ciclabile** previsto dallo scenario tendenziale in prossimità del **Fiume Simeto**;
- **interventi infrastrutturali connessi al completamento delle reti ciclopedonali esistenti e previste dallo Scenario di Riferimento**, con particolare riferimento ai **territori della conurbazione** del comune capoluogo:
  - ✓ **Itinerario ciclabile** di connessione tra la rete di **Acì Bonaccorsi**, la rete di **Acì Sant’Antonio** e la rete di **Acireale** (con attraversamento del comune di **Acì Catena**);
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la rete di **Sant’Agata Li Battiati** e il nodo di interscambio **Due Obelischi**;
  - ✓ **Itinerario ciclabile** sull’arteria viaria definita **Strada Etna Sud** (viabilità prevista nello Scenario di Riferimento), ai sensi della Legge 366/1998;
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la **Strada Etna Sud** e la rete di **Misterbianco**;
- **interventi infrastrutturali per la creazione di un itinerario ciclabile sul tratto di ferrovia Circumetnea dismesso** (a seguito del completamento e dell’attivazione della linea metropolitana Aeroporto-Paternò prevista nello Scenario di Riferimento) compreso tra **Catania (Stazione Borgo)** e **Paternò (Stazione Circumetnea)**. Connessione di tale itinerario con i nodi del trasporto pubblico presenti sul territorio e con le altre reti ciclabili (Catania e Misterbianco);
- **Realizzazione di velostazioni** (aree per il parcheggio delle biciclette dotate di opportuni servizi) in corrispondenza dei seguenti nodi del trasporto pubblico del **comune di Catania** e delle **aree limitrofe** (per i principali nodi di interscambio “Due Obelischi”, “Santa Sofia”, “Nesima”, “Fontanarossa”, le velostazioni sono state già previste con gli interventi di ottimizzazione dei nodi):
  - ✓ **Principali stazioni della Metropolitana**, delle **stazioni ferroviarie FS del comune capoluogo**;
  - ✓ **Parcheggio Acicastello**, nel territorio comunale di Catania (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabile urbana di Catania**;
  - ✓ **Parcheggio Capomulini**, nel territorio comunale di Acireale (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabili di Acireale e dei comuni limitrofi** (Acì Bonaccorsi-Acì Sant’Antonio-Acì Catena).



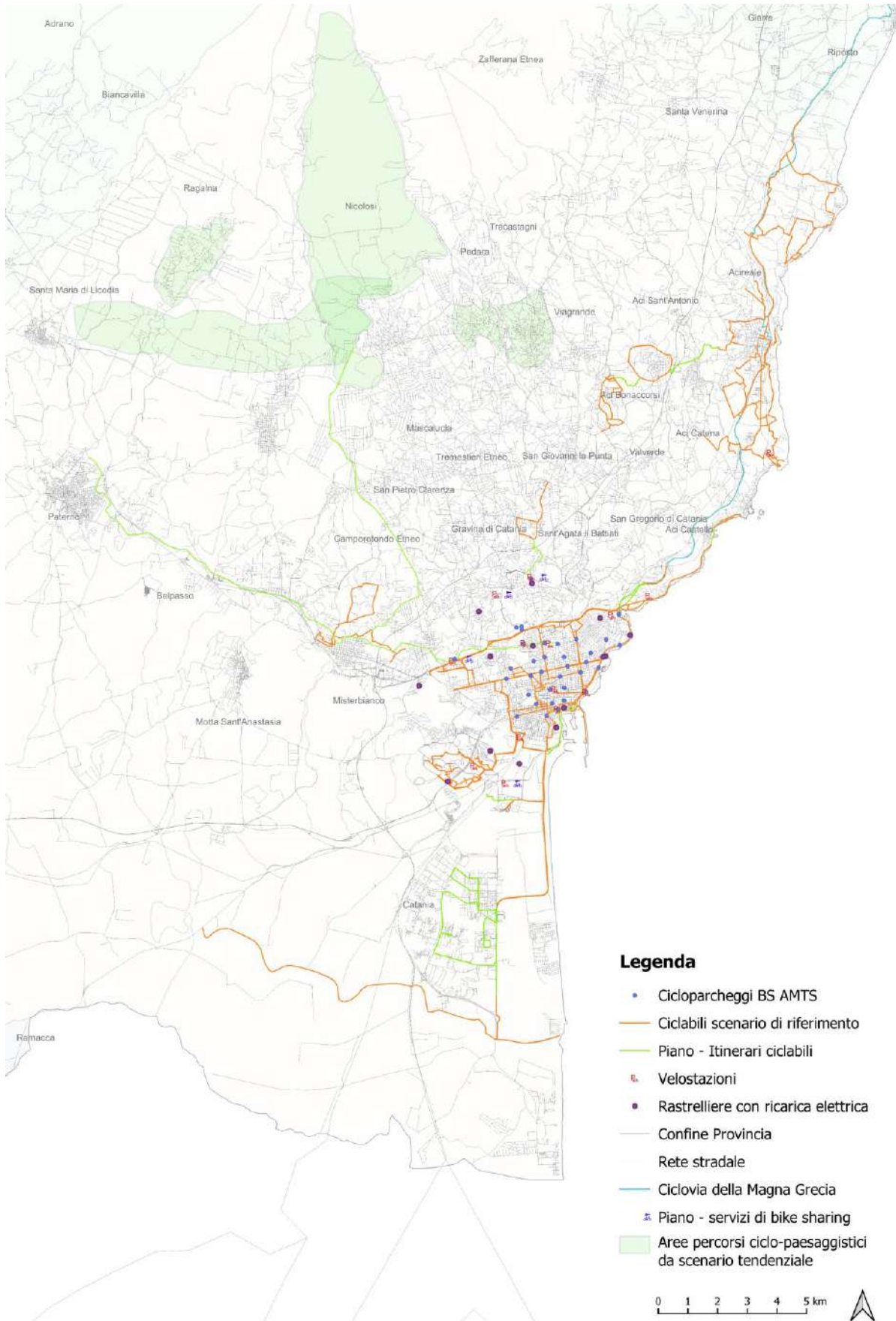


Figura 5- Scenario 1: Rete ciclabile dell'Area Metropolitana

### 5.1.6 Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1, rivolte ad incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici (auto, biciclette, monopattini) sono principalmente le seguenti:

- **Incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica dei veicoli elettrici** nell'ambito del **comune capoluogo**, all'interno dei **nodi di interscambio** e in prossimità dei **principali nodi di scambio**.

### 5.1.7 Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano

Le azioni (nuove infrastrutture e adeguamenti) che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1, rivolte a migliorare la sicurezza (eliminazione di tratti o punti critici) e la capacità (incremento del numero massimo di veicoli che può transitare lungo l'arteria) delle viabilità del territorio sono principalmente le seguenti:

- **Realizzazione della Terza Corsia della Tangenziale di Catania** (con influenza diretta sull'Area Metropolitana e sulla città di Catania): interventi infrastrutturali rivolte a modifiche della sezione stradale, variazione di tratti del tracciato stradale e realizzazione di ulteriori opere d'arte, al fine di potenziare la capacità, incrementare il livello di servizio dell'arteria stradale (qualità della circolazione stradale) in ambedue le direzioni di marcia ed accrescerne il livello di sicurezza;
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della sicurezza di arterie urbane del comune capoluogo**, con riferimento a tutte le componenti di traffico e in particolare ai pedoni e ai ciclisti:
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunzionalizzazione dell'asse viario** di accesso alle aree centrali della città di Catania dal lato sud, costituito dalle **vie Domenico Tempio, Cristoforo Colombo, Mulino Santa Lucia**;
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunzionalizzazione dell'area del Faro Biscari e del Viale Kennedy** (Plaia);
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della capacità e della sicurezza di alcuni tratti e/o nodi** (con riferimento sia al tracciato in linea sia alle intersezioni e attenzionando la mobilità ciclistica) di **limitate arterie principali del territorio metropolitano**:
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS114 "Orientale Sicula"** (con attenzione anche alla ciclabilità);
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS385 "di Palagonia"** (con attenzione anche alla ciclabilità);
- **Interventi di adeguamento infrastrutturale della viabilità di accesso ad alcuni centri urbani del territorio metropolitano**, al fine di consentire anche il miglioramento dei tempi di percorrenza delle linee di adduzione del trasporto pubblico: SP102/II (strada di connessione tra il comune di Castel di Iudica, la Stazione ferroviaria di Sferro e lo svincolo Sferro/Gerbini dell'autostrada A19), SP28II-SP47-SP29 (strada di connessione tra il comune di Militello in Val di Catania, il comune di Scordia e l'arteria di collegamento tra Catania e Ragusa).



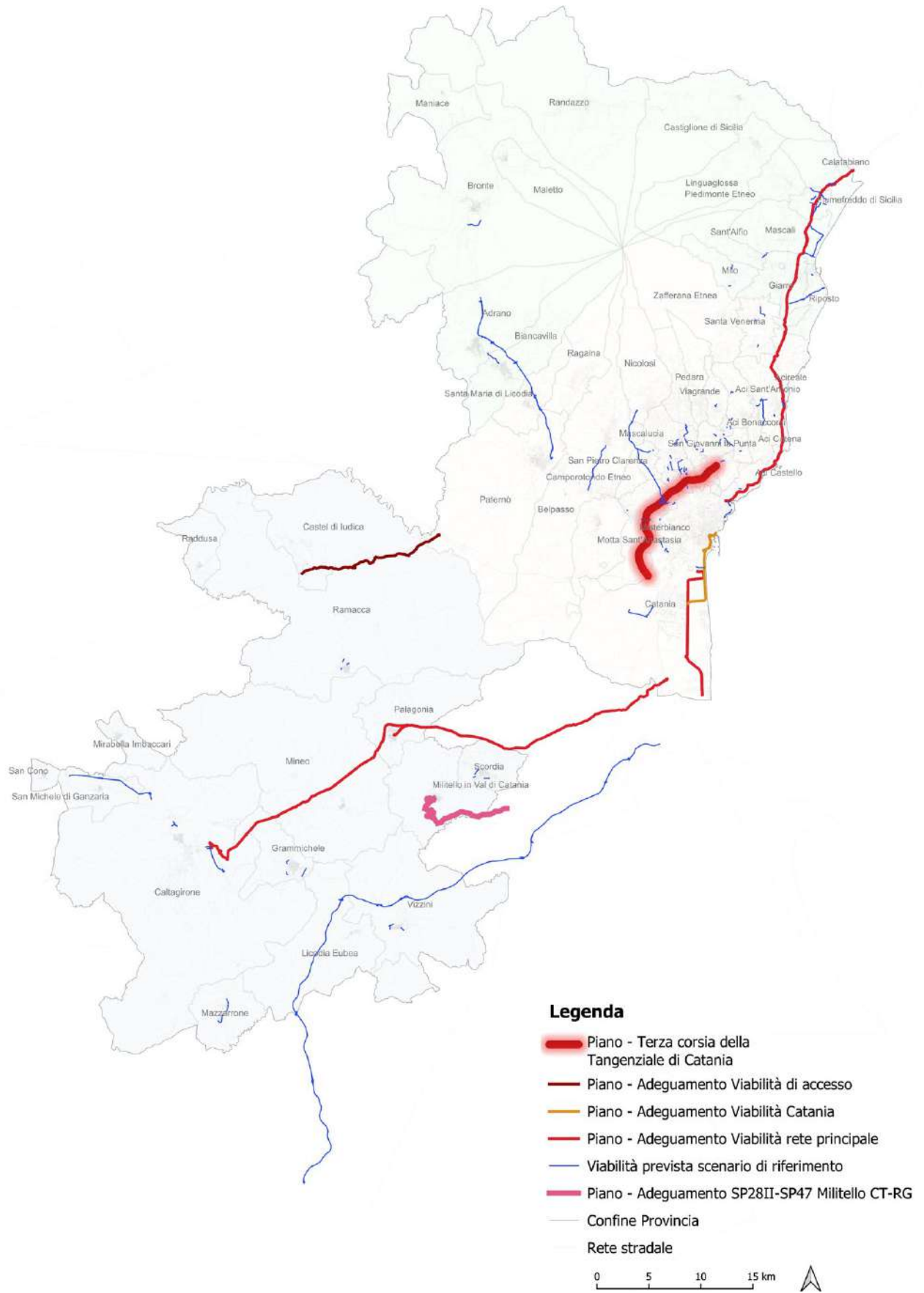


Figura 6 - Scenario 1: interventi sulla rete stradale nel territorio metropolitano

### 5.1.8 Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 1, rivolte ad incentivare la cultura della sicurezza e della sostenibilità (utilizzo di forme alternative di spostamento rispetto al trasporto privato motorizzato), sono principalmente le seguenti:

- **Campagne di sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile** (convegni sulla sicurezza stradale, campagne informative sui comportamenti di guida a rischio, campagne di sensibilizzazione rivolte alle categorie di utenti a maggior rischio, workshop tematici sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione del car pooling);
- **Incentivi alla cittadinanza al fine di incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico** (abbonamenti a prezzo agevolato per alcune categorie di utenti, voucher e buoni mobilità per incentivare l'intermodalità, con riferimento ad alcune categorie di utenti).



## 5.2 Scenario 2

Lo **Scenario 2** propone le azioni strategiche già previste dallo Scenario 1, inserendo anche degli interventi infrastrutturali di base e dei servizi di mobilità aggiuntivi (relativi a Strategie già considerate nello Scenario 1), oltre a misure connesse anche ad altre Strategie del Piano non contemplate nello Scenario 1 (razionalizzazione della logistica urbana, sistemi di mobilità condivisa nell'intero territorio metropolitano, rinnovo del parco veicolare in ambito pubblico e privato). Gli unici elementi che nel passaggio dallo Scenario 1 allo Scenario 2 hanno subito modifiche e non semplici integrazioni (variazioni che rendono i due scenari alternativi e non solo incrementali) sono rappresentati dalle linee principali (assi di forza) del trasporto pubblico di alcune aree del territorio metropolitano. Infatti, per l'Area del Calatino, nel primo scenario sono presenti due linee di forza su gomma (linee autobus lungo gli assi Catania-Caltagirone e Catania-Vizzini Scalo) e relative linee bus di adduzione, mentre nel secondo scenario si considera la linea principale (asse di forza) su ferrovia (e per fare ciò sono stati previsti opportuni interventi infrastrutturali e gestionali sulla linea ferroviaria Catania-Caltagirone) e relative linee bus di adduzione. Analogamente, per le aree a nord del capoluogo si passa dalle linee bus radiali (identificabili come linee di forza) in direzione dei nodi di interscambio del comune di Catania esistenti (posti nelle aree periferiche del centro urbano), alle linee bus di adduzione in direzione dei nodi del sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso (linea di trasporto su percorso protetto). Inoltre, nell'ambito dello Scenario 2 sono state considerate due opzioni infrastrutturali stradali, ossia l'incremento della capacità della Tangenziale di Catania, con la realizzazione di una terza corsia per ciascuna carreggiata (Scenario 2A), e la realizzazione di una nuova arteria destinata principalmente al traffico di attraversamento (Scenario 2B). Pertanto, lo Scenario 2 risulta caratterizzato da due sub-scenari tra loro alternativi: Scenario 2A, Scenario 2B.

Nella fattispecie, i principali elementi che caratterizzano tale scenario sono i seguenti:

- coordinamento dei servizi di mobilità su scala metropolitana ed implementazione di sistemi di integrazione dei servizi di trasporto pubblico e privato attraverso una piattaforma dedicata (azione che caratterizza anche lo Scenario 1);
- interventi infrastrutturali connessi al trasporto pubblico, principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ sistema di trasporto rapido di massa (ad impianto fisso) caratterizzato dalle seguenti linee: Linea 0 tra la fermata "Milo" della Metropolitana e il Nodo di interscambio Santa Sofia (presente anche nello Scenario 1), Linea 1 tra il Nodo Santa Sofia e Mascalucia, Linea 2 tra la fermata "Borgo" della Metropolitana e San Giovanni La Punta;
  - ✓ modifiche del tracciato ferroviario della linea Catania-Caltagirone, in particolare in corrispondenza del tratto compreso tra le stazioni di Scordia e Vizzini/Licodia, al fine di incrementare la velocità di percorrenza;
  - ✓ incremento delle corsie protette/riservate per il transito degli autobus (con riferimento all'ambito urbano del comune capoluogo);
  - ✓ interventi di adeguamento dei nodi del trasporto pubblico;
  - ✓ adeguamento e riattivazione della Stazione ferroviaria Sferro (presente anche nello Scenario 1) e riattivazione Stazione ferroviaria Acquicella;
- gerarchizzazione e rifunzionalizzazione del trasporto pubblico, anche con modifiche infrastrutturali e rimodulazione dei servizi che consentano la definizione di nuovi assi principali (definiti di forza) e di linee di adduzione (anche con variazioni rispetto allo Scenario 1);
- incremento dei servizi ferroviari, con riferimento alle diverse linee su ferro che caratterizzano il territorio metropolitano;

- rifunionalizzazione degli impianti esistenti per l'incremento dell'intermodalità e creazione di nuovi nodi funzionali allo scambio modale (in particolare, al servizio delle linee del sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso);
- estensione delle zone con limitazione del traffico e della velocità con riferimento sia al comune capoluogo sia ai comuni del territorio metropolitano (incrementi rispetto allo Scenario 1);
- sistema di tariffazione della sosta di tipo progressivo (in funzione della localizzazione rispetto alle aree centrali), con particolare riferimento al comune capoluogo, e riduzione della sosta su strada (utilizzo di parcheggi di destinazione/residenziali);
- interventi connessi alla ciclabilità, principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ connessione degli itinerari ciclabili esistenti/tendenziali (presente anche nello Scenario 1)
  - ✓ percorsi ricavabili da tratti di ferrovie dismesse o da itinerari di interesse paesaggistico (a basso livello di traffico motorizzato);
  - ✓ ciclovia della Magna Grecia;
  - ✓ reti ciclopedonali e collegamenti/completamento delle reti esistenti nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano;
  - ✓ infrastrutture e servizi a supporto della ciclabilità in tutto il territorio metropolitano;
- interventi infrastrutturali stradali (adeguamenti e nuove realizzazioni), principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ realizzazione della Terza corsia della Tangenziale (Scenario 2A) o, in alternativa, realizzazione di una nuova arteria con funzione di Tangenziale (Scenario 2B);
  - ✓ interventi di adeguamento sulla viabilità principale del territorio metropolitano;
  - ✓ interventi di adeguamento sulla viabilità di accesso ai centri urbani del territorio metropolitano;
  - ✓ interventi di rifunionalizzazione ed adeguamento di alcune arterie viarie del comune capoluogo: Via Tempio-Colombo, rotatoria Faro Biscari e Viale Kennedy;
  - ✓ asse di collegamento prioritario tra il porto di Catania e l'interporto (a servizio del trasporto delle merci);
- previsione del Piano per la Logistica Urbana e Metropolitana;
- estensione dei servizi connessi alla mobilità condivisa (definiti shared mobility e non considerati nello Scenario 1);
- incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica (nell'ambito urbano del comune capoluogo e nei principali comuni del territorio metropolitano);
- azioni di coinvolgimento della popolazione sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale (azione che caratterizza anche lo Scenario 1);
- forme di incentivo per l'utilizzo del trasporto pubblico (azione che caratterizza anche lo Scenario 1).

### 5.2.1 Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 sono le seguenti:

- **Agenzia Unica della Mobilità** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari): costituzione e gestione di un ufficio, interno all'ente Città Metropolitana di Catania, destinato alla programmazione, al controllo e al monitoraggio dei servizi di mobilità (in particolare il trasporto pubblico e i servizi connessi), al coordinamento delle azioni degli enti locali del territorio, dei gestori del trasporto pubblico e degli altri servizi di mobilità, alla sottoscrizione

dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico e alla definizione e gestione dell'integrazione tariffaria tra i servizi,

- **Sistema MaaS “Mobility as a Service”** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari) relativo alla mobilità collettiva, alla mobilità condivisa, al sistema di tariffazione (applicazione del concetto di “mobilità come servizio” che prevede l'integrazione di più servizi di trasporto pubblici e privati combinabili tra loro in un unico servizio accessibile digitalmente): costituzione di un ufficio per la gestione e il funzionamento del sistema e realizzazione di una piattaforma digitale di intermediazione che offra all'utente differenti servizi di mobilità quali il trasporto pubblico, il trasporto a chiamata, la mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, monopattini), i taxi, i parcheggi di interscambio, in modo da rispondere in maniera personalizzata a tutte le esigenze di mobilità (sistema in grado di garantire diverse alternative di viaggio in funzione delle specifiche esigenze);
- **Istituzione di un fondo per l'integrazione tariffaria connessa al sistema MaaS**, al fine di compensare i mancati ricavi relativi all'implementazione del sistema (azione invariante nei diversi scenari).

### 5.2.2 Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 (invarianti nelle due opzioni 2A e 2B) sono le seguenti e riguardano la creazione di un'efficiente rete di aree per la sosta delle autovetture e l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili (scambio modale):

- Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei **nodi di interscambio su aree esistenti** (aree/parcheggi attrezzate per il trasferimento degli utenti da un modo di trasporto all'altro), attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei principali centri urbani del territorio metropolitano, in corrispondenza dei punti di connessione con gli assi principali del trasporto pubblico**: interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus o treni), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Adrano, Paternò FCE, Paternò Italia, Misterbianco Gullotta, Misterbianco Zona Industriale, Acireale Cappuccini, Giarre, Caltagirone, Vizzini Scalo**;
- Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei **nodi di interscambio su aree esistenti**, attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei capilinea delle linee di adduzione/distribuzione al sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso** (linee che collegano i centri urbani ai nodi di interscambio posti lungo i tracciati del sistema di trasporto ad impianto fisso): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Pedara, Viagrande, Aci Bonaccorsi, Belpasso**;
- **Nodi di interscambio di nuova realizzazione nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei capilinea delle linee di adduzione/distribuzione al sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso** (linee che collegano i centri urbani ai nodi di interscambio posti lungo i tracciati del sistema di trasporto ad impianto fisso): nuovi nodi nei comuni di **Nicolosi-Mascalucia, Trecastagni**;
- **Nodi di interscambio di nuova realizzazione in corrispondenza dei punti di connessione con il sistema di trasporto ad impianto fisso** (Linea 1 e Linea 2 - assi di forza per il collegamento

- tra il capoluogo e i comuni nord) **nei centri urbani della conurbazione**: nuovi nodi nei territori di **Mascalucia, San Giovanni Galermo, Sant'Agata Li Battiati/San Giovanni La Punta, San Gregorio/San Giovanni La Punta**;
- **Nodo di interscambio Cannizzaro, di nuova realizzazione, in prossimità della stazione ferroviaria**, che consenta lo scambio tra mezzi privati e treno agli utenti dell'area ionica compresa tra Catania ed Acireale: interventi infrastrutturali per la creazione del nuovo nodo e implementazione dei servizi tecnologici di supporto;
  - Ottimizzazione dei **parcheggi di interscambio esistenti** (di grandi dimensioni) **posti nelle aree periferiche del comune di Catania** a servizio delle **diverse modalità di trasporto** (autovetture private, ciclabilità, sistemi di mobilità condivisa quali car sharing e bike sharing), **in corrispondenza dei punti di connessione con le linee principali del trasporto pubblico** (bus, BRT, Metropolitana): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato e trasporto pubblico, creazione di aree car sharing e bike sharing, realizzazione di velostazione (area per il parcheggio delle biciclette dotata di opportuni servizi), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento al **Nodo "Due Obelischi"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Santa Sofia"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Nesima"** (accesso ovest al comune capoluogo), **Nodo "Fontanarossa"** (accesso sud al comune capoluogo);
  - Ottimizzazione dei **nodi di scambio (principali e secondari) interni al comune capoluogo e ai comuni limitrofi posti in corrispondenza delle principali stazioni della Metropolitana, delle stazioni ferroviarie FS, dei terminal del trasporto pubblico extraurbano e delle principali fermate del trasporto pubblico urbano ed extraurbano**: interventi di rifunionalizzazione di aree in prossimità dei punti di connessione con il trasporto pubblico per agevolare il **trasbordo tra trasporto pubblico, ciclabilità** (posizionamento di rastrelliere elettriche e non), **mobilità condivisa** (creazione di stalli/aree dedicati al car sharing, al bike sharing, ai monopattini in condivisione), implementazione di **servizi tecnologici**;
  - **Riduzione della sosta su strada nelle aree centrali e non del comune capoluogo, anche utilizzando tutti i parcheggi in struttura** (aree esterne al sedime stradale) **esistenti o realizzati sulla base dello Scenario Tendenziale: organizzazione e coordinamento dei parcheggi** delle aree centrali e non del comune capoluogo nell'ambito della **rimodulazione della sosta** che prevede per i **parcheggi delle aree più centrali** della città il ruolo di **parcheggi di destinazione e/o parcheggi per la sosta dei residenti** e per gli altri **parcheggi meno centrali** il ruolo di **riduzione della sosta su strada** (sistemi di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura, implementazione di sistemi tecnologici per la messa a sistema delle aree di parcheggio);
  - **Individuazione delle aree centrali del comune capoluogo da assoggettare ad un sistema di tariffazione della sosta di tipo progressivo** (incrementale), che consenta in tali zone la riduzione della sosta lunga (connessa agli spostamenti sistematici): azione rientrante nel sistema di gerarchizzazione della sosta che prevede la quota maggiore di sosta legata agli spostamenti sistematici nei parcheggi di interscambio (zona tariffaria centrale caratterizzata da un sensibile incremento del costo della sosta rispetto alle altre aree del territorio comunale);
  - **Implementazione di sistemi tecnologici che consentano la a corretta gestione del sistema della sosta nel comune capoluogo**, con riferimento ai seguenti ambiti: sosta nei parcheggi di interscambio e connesso utilizzo del trasporto pubblico; sosta nei parcheggi residenziali e/o di



destinazione; sosta su strada nelle aree centrali e non; sistema di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura: azioni infrastrutturali, hardware e software.

### 5.2.3 Trasporto Pubblico Locale

**Definizione di una gerarchia del Trasporto Pubblico Locale** sia in ambito metropolitano sia in ambito urbano (comune capoluogo), considerando anche **interventi di tipo infrastrutturale** e individuando delle **linee principali (assi di forza)** principalmente **su ferrovia o su sistemi ad impianti fisso** (linea FS ionica, linea FS in direzione Palermo, linea FS del Calatino, linea Circumetnea, Metropolitana, Linee 0, 1, 2 del sistema ad impianto fisso) e **linee di adduzione/servizi a domanda con autobus** (con opportuna modulazione dei relativi servizi).

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 (invarianti nelle due opzioni 2A e 2B) sono le seguenti e sono rivolte ad un netto miglioramento del trasporto pubblico:

- **Realizzazione di un sistema di trasporto ad impianto fisso** (linea di trasporto pubblico su sede protetta) in grado di **connettere il centro urbano di Catania con i comuni della conurbazione** (posti a nord del capoluogo): **interventi infrastrutturali** per la definizione della linea, della fermate/capilinea, delle connessioni a parcheggi di interscambio, implementazione di un **servizio di tipo metropolitano**:
  - ✓ **Linea 0** compresa tra la Stazione Metro “Milo”, la Città Universitaria, il Policlinico e il Nodo di interscambio “Santa Sofia”;
  - ✓ **Linea 1**, compresa tra il nodo di interscambio “Santa Sofia” e i territori di San Giovanni Galermo, San Paolo, Sant’Agata Li Battiati, Mascalucia;
  - ✓ **Linea 2**, compresa tra la Stazione Metro “Borgo” e i territori di Trappeto, Tremestieri, San Gregorio, San Giovanni La Punta;
- **Modifiche ed adeguamenti del tracciato ferroviario della tratta Catania-Caltagirone** (già oggetto di parziali ottimizzazioni nello Scenario di Riferimento) per la **creazione di un’asse principale di trasporto pubblico: interventi infrastrutturali sulla linea esistente**, quali adeguamenti, dismissione di alcuni tratti, realizzazione di nuovi percorsi, con particolare riferimento all’area compresa tra le stazioni di Scordia e Vizzini-Licodia;
- **Gerarchia del Trasporto Pubblico e definizione di linee principali su ferrovia/sistemi su sede protetta efficienti per il collegamento tra i diversi territori e il comune capoluogo e linee di adduzione con autobus** per il collegamento delle diverse aree alle linee principali:
  - ✓ **Linee principali (di forza) su ferrovia e su sistemi rapidi di massa**: sistema ad impianto fisso per i comuni della conurbazione del capoluogo posti a nord, linea ferroviaria ionica per i comuni dell’Area Ionica, linea ferroviaria Circumetnea per i comuni dell’Area Pedemontana, linea Metropolitana per i comuni dell’Area Pedemontana Ovest (compresa tra Paternò e Catania), linea ferroviaria compresa tra Catania e Caltagirone per i comuni dell’Area del Calatino, tratta ferroviaria Catania-Sferro (della linea Catania-Palermo) per i comuni a nord della Piana di Catania;
  - ✓ **Linee di adduzione con autobus per la connessione dei comuni della conurbazione**, non raggiunti direttamente dal sistema ad impianto fisso (comuni a nord di Catania), **ai nodi di interscambio posti lungo il tracciato delle linee del sistema ad impianto fisso**: linee San Pietro Clarenza-Mascalucia, Nicolosi-Massannunziata-Mascalucia, Trecastagni-Pedara-Mascalucia, Viagrande-Aci Bonaccorsi-San Giovanni La Punta-Valverde- San Gregorio;

- ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area Pedemontana ovest** (non attraversati dalla linea Circumetnea) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea Metropolitana e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni della Metropolitana e della Circumetnea);
- ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area Ionica e Pedemontana est** (non attraversati dalla linea Circumetnea o dalla linea ferroviaria FS) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea ferroviaria FS ionica e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni ferroviarie e della Circumetnea);
- ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area del Calatino** (non attraversati dalla linea ferroviaria FS) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea ferroviaria FS del Calatino e dalla tratta ferroviaria Catania-Sferro) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni ferroviarie, quali Caltagirone, Grammichele, Vizzini Scalo, Scordia, Sferro);
- **Incremento dei servizi di trasporto pubblico** in alcune tratte del territorio metropolitano, al fine di **creare delle linee principali** (linee di forza) ad elevata frequenza:
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 30%) **lungo la tratta Catania Centrale – Sferro** della linea Catania-Caltanissetta-Palermo (nel nodo "Sferro", da ottimizzare, si prevede la convergenza delle linee di adduzione/distribuzione di Castel di Iudica e Raddusa), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell'area ovest** del territorio metropolitano (Area Nord del Calatino);
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (almeno 12 corse giornaliere in ambedue le direzioni) **lungo la tratta Catania – Caltagirone**, al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell'Area del Calatino**;
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 30%) **lungo la tratta Calatabiano – Aeroporto Fontanarossa** (linea ionica), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell'Area Ionica** in cui si prevede la convergenza delle linee di adduzione e/o a chiamata (in corrispondenza delle stazioni ferroviarie);
  - ✓ **Servizio ferroviario di tipo metropolitano** (ad elevata frequenza) **lungo la tratta Acireale – Aeroporto Fontanarossa** (tratta ionica caratterizzata potenzialmente da un elevato flusso di passeggeri);
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse superiore al 60%) **lungo la tratta Paternò - Randazzo e Randazzo – Riposto (linea Circumetnea)**, al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro dell'Area Pedemontana** (lungo la tratta Catania - Paternò è presente il servizio di tipo Metropolitano).
- **Gerarchia del Trasporto Pubblico nel comune capoluogo e rimodulazione delle attuali linee bus urbane**, in modo da creare **linee principali urbane** (assi di forza rappresentate dalle linee BRT, dalla linea Metropolitana e dalla Linee del sistema di trasporto pubblico su percorso protetto) e **linee di adduzione/distribuzione interquartiere** per la connessione con gli assi di forza urbani: eventuale rimodulazione delle linee BRT esistenti e previste nello Scenario di

- Riferimento (in termini di percorsi e frequenze), creazione di una linea principale tra il Nodo di interscambio “Fontanarossa” e la Zona Industriale di Catania, creazione di linee di adduzione interquartiere (con capilinea in corrispondenza dei nodi di scambio con le linee principali), linea ad elevata frequenza per collegare la Stazione Metro “Stesicoro” (fermata della linea di forza urbana su ferro) e i poli universitari del centro storico;
- **Azioni infrastrutturali** (separazione fisica delle corsie bus) **ed organizzative-gestionali** (semaforizzazioni con precedenza ed altri sistemi di miglioramento della precedenza dei mezzi pubblici) per **incrementare le corsie riservate e protette destinate alle linee bus urbane principali**, rispetto allo Scenario di Riferimento (linee BRT esclusiamente su corsie protette e/o riservate);
  - **Adeguamento delle fermate/stazioni del trasporto ferroviario e della metropolitana** (urbano ed extraurbano), **in modo da renderle fruibili a tutte le categorie di utenti** (incluse le persone con disabilità): adeguamento dei marciapiedi e degli accessi alla fermata, adeguamento e/o realizzazione di montascale e/o ascensori, pavimentazione tattile e servizi connessi, pensiline ed arredi urbani, sistemi tecnologici a supporto delle fermate (ad esempio paline intelligenti);
  - **Adeguamento delle fermate degli autobus urbani ed extraurbani, in modo da renderle fruibili a tutte le categorie di utenti** (incluse le persone con disabilità): adeguamento dei marciapiedi e degli accessi alla fermata, pavimentazione tattile e servizi connessi, pensiline ed arredi urbani, sistemi tecnologici a supporto delle fermate (ad esempio paline intelligenti);
  - **Implementazione di sistemi tecnologici a supporto del trasporto pubblico, in ambito metropolitano**, con riferimento sia alle linee sia ai mezzi di trasporto collettivo (Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni). **Misure aggiuntive o complementari** a quelle già previste da altre azioni;
  - **Riattivazione della fermata “Porto” della linea Metropolitana** e conseguente definizione del **servizio** nella tratta **Galatea-Porto, a supporto dell’attività crocieristica**;
  - **Adeguamento della Stazione ferroviaria “Acquicella”, e riattivazione della stessa**, a servizio dei quartieri sud di Catania: interventi infrastrutturali per la rifunionalizzazione della stazione e la connessione con il parcheggio Zia Lisa-Acquicella;
  - Spostamento della Stazione ferroviaria merci “Bicocca”, nell’ambito dei programmi RFI e del Ministero delle Infrastrutture connesse all’ampliamento dell’attuale pista aeroportuale.

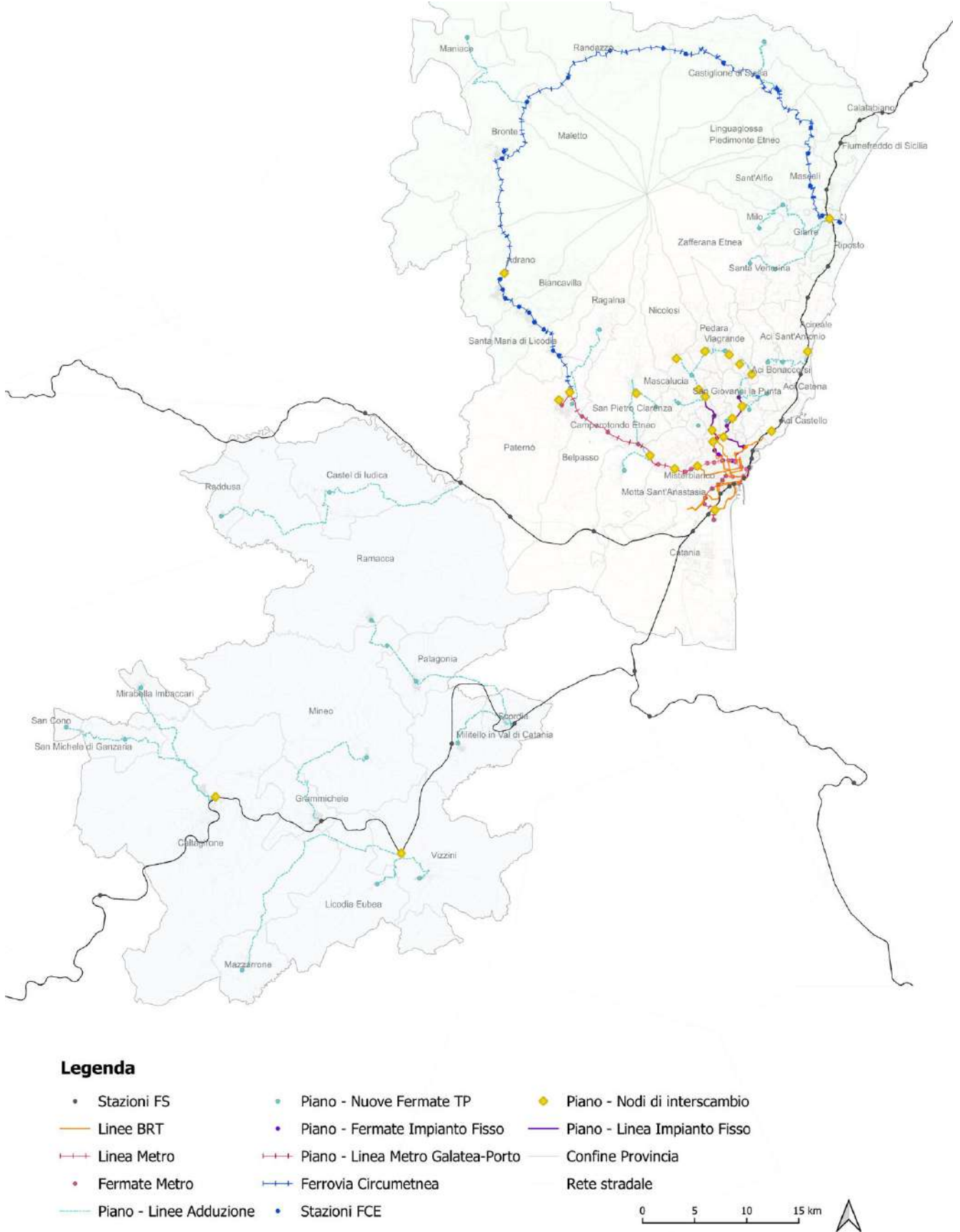


Figura 7 - Scenario 2: Gerarchia del trasporto pubblico e individuazione degli assi di forza e di adduzione nel territorio metropolitano



#### 5.2.4 Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi

Le azioni seguenti che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 sono rivolte, in particolare, a migliorare ed agevolare la pedonalità:

- **Delimitazione di una Zona a Basse Emissioni inquinanti** (denominata **LEZ Low Emission Zone**) **nell'area urbana del comune capoluogo**, caratterizzata dalla **limitazione degli accessi ai veicoli maggiormente inquinanti**: interventi infrastrutturali e tecnologici connessi all'installazione dei varchi di accesso (eventualmente gestiti e controllati dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica e azioni organizzative e gestionali volte alla corretta implementazione dell'area a basso impatto inquinante;
- **Estensione delle esistenti zone** (Area Centrale, Area Bellini, Area San Giovanni Li Cuti, Area Ognina) **con limitazioni del traffico e/o della velocità e/o a pedonalità privilegiata** (zone in cui i pedoni hanno precedenza su tutte le altre categorie di utenti) **nell'area urbana del comune capoluogo**: ampliamento dell'Area Centrale, creazione area Corso Martiri della Libertà, creazione Area Lungomare di connessione tra San Giovanni Li Cuti e Ognina, incremento dei varchi di accesso e controllo (eventualmente controllati e gestiti dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica standard e a messaggio variabile, verifica della possibilità di accesso dei mezzi pubblici urbani e dei mezzi relativi alla mobilità attiva (biciclette);
- **Rigenerazione urbana di Corso Martiri della Libertà** con la definizione di ampie aree pedonali e ad uso della mobilità attiva (inclusa la ciclabilità);
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le zone con limitazioni del traffico e/o della velocità nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo per il cofinanziamento di interventi** connessi all'estensione e/o alla creazione di zone con limitazioni del traffico e/o della velocità (LEZ, ZTL, Zone 30, Aree Pedonali). L'estensione delle potenziali zone con limitazioni del traffico può essere definita in funzione della distanza temporale (a piedi) di massimo 15 minuti dalla piazza centrale dei diversi paesi e/o considerando un raggio di 500 m;
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le iniziative e gli interventi per la creazione di percorsi casa-scuola sostenibili e sicuri, sia nell'ambito del comune capoluogo sia nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo** per il finanziamento di interventi di adeguamento dei percorsi ciclopedonali in prossimità delle scuole, di incremento delle "strade scolastiche" (aree adiacenti alle scuole in cui viene vietato il traffico veicolare), di istituzione di Pedibus (gruppo di studenti che va a scuola a piedi, alla stregua di un bus a piedi con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti), istituzione di Bicibus (gruppo di studenti che va a scuola in bicicletta, alla stregua di un bus, con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti);
- **Interventi infrastrutturali per l'adeguamento e la messa in sicurezza dei percorsi pubblici di accessibilità alle scuole e alle strutture pubbliche ad elevato flusso di utenti**, nel territorio metropolitano: istituzione di Zone 30 e relativi interventi di traffic calming; sistemazione dei marciapiedi e relative rampe; installazione di percorsi tattili; eventuale installazione di semafori pedonali provvisti di segnale acustico;



### 5.2.5 Ciclabilità e servizi a supporto

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2, rivolte al completamento e all'ampliamento (creazione di nuovi itinerari) delle reti ciclopedoni esistenti (o previste nello Scenario di Riferimento) e al miglioramento dei servizi destinati alla ciclabilità, sono principalmente le seguenti:

- **interventi infrastrutturali connessi al completamento della rete ciclopedonale esistente e prevista dallo Scenario di Riferimento**, con riferimento all'ambito urbano e all'intero territorio del **comune di Catania** (nuovi itinerari in sede riservata o protetta):
  - ✓ **Itinerario ciclabile "Archi della Marina"** (in seguito all'interramento della linea ferroviaria previsto nello Scenario di Riferimento);
  - ✓ **Itinerario ciclabile Via Mulino Santa Lucia-Via Cristoforo Colombo-Via Domenico Tempio-Faro Biscari** (connessione delle parti di rete urbana esistenti e/o previste nello Scenario di Riferimento: collegamento del centro città con l'area della Plaia);
  - ✓ **itinerario ciclabile Fermata "Aeroporto Fontanarossa" – Zona Industriale** (con tratti sulla rete ciclabile esistente/tendenziale) e **raccordo con l'itinerario ciclabile** previsto dallo scenario tendenziale in prossimità del **Fiume Simeto**;
- **interventi infrastrutturali connessi al completamento delle reti ciclopedonali esistenti e previste dallo Scenario di Riferimento**, con particolare riferimento ai **territori della conurbazione** del comune capoluogo:
  - ✓ **Itinerario ciclabile** di connessione tra la rete di **Aci Bonaccorsi**, la rete di **Aci Sant'Antonio** e la rete di **Acireale** (con attraversamento del comune di **Aci Catena**);
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la rete di **Sant'Agata Li Battiati** e il nodo di interscambio **Due Obelischi**;
  - ✓ **Itinerario ciclabile** sull'arteria viaria definita **Strada Etna Sud** (viabilità prevista nello Scenario di Riferimento), ai sensi della Legge 366/1998;
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la **Strada Etna Sud** e la rete di **Misterbianco**;
- **interventi infrastrutturali per la creazione di un itinerario ciclabile sul tratto di ferrovia Circumetnea dismessa** (a seguito del completamento e dell'attivazione della linea metropolitana Aeroporto-Paternò prevista nello Scenario di Riferimento) compreso tra **Catania (Stazione Borgo)** e **Paternò (Stazione Circumetnea)**. Connessione di tale itinerario con i nodi del trasporto pubblico presenti sul territorio e con le altre reti ciclabili (Catania e Misterbianco);
- **Interventi infrastrutturali per la creazione di itinerari ciclabili protetti/riservati su tratti di ferrovie dismesse e lungo percorsi paesaggistici e connessione** di tali itinerari **con i nodi del trasporto pubblico** presenti sul territorio: itinerario Adrano – Santa Maria di Licodia, itinerario Santa Maria di Licodia – Motta Sant'Anastasia, itinerario Simeto – Motta Sant'Anastasia, itinerario Linguaglossa – Castiglione, itinerario Caltagirone – Mirabella Imbaccari, itinerario Vizzini;
- **Interventi infrastrutturali per la connessione** dell'itinerario ciclabile a valenza nazionale ed europea denominato **"Ciclovia della Magna Grecia"** con la **rete ciclabile di Catania**;
- **Misure incentivanti volte a realizzare e/o estendere le reti ciclopedonali urbane nei comuni del territorio metropolitano** e a connettere le reti urbane con gli itinerari extraurbani/metropolitani: **istituzione di un fondo per il cofinanziamento di interventi infrastrutturali e gestionali**;
- **Realizzazione di velostazioni** (aree per il parcheggio delle biciclette dotate di opportuni servizi) in corrispondenza dei seguenti nodi del trasporto pubblico del **comune di Catania** e delle **aree**

**limitrofe** (per i principali nodi di interscambio “Due Obelischi”, “Santa Sofia”, “Nesima”, “Fontanarossa”, le velostazioni sono state già previste con gli interventi di ottimizzazione dei nodi):

- ✓ **Principali stazioni della Metropolitana, delle stazioni ferroviarie FS del comune capoluogo;**
- ✓ **Parcheggio Acicastello**, nel territorio comunale di Catania (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabile urbana di Catania;**
- ✓ **Parcheggio Capomulini**, nel territorio comunale di Acireale (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabili di Acireale e dei comuni limitrofi** (Aci Bonaccorsi-Aci Sant’Antonio-Aci Catena);
- **Realizzazione di velostazioni** (impianti di piccole dimensioni) in alcuni centri urbani del territorio metropolitano;
- **Implementazione di sistemi tecnologici a servizio della mobilità ciclistica: istituzione di un fondo per il finanziamento di azioni** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni).

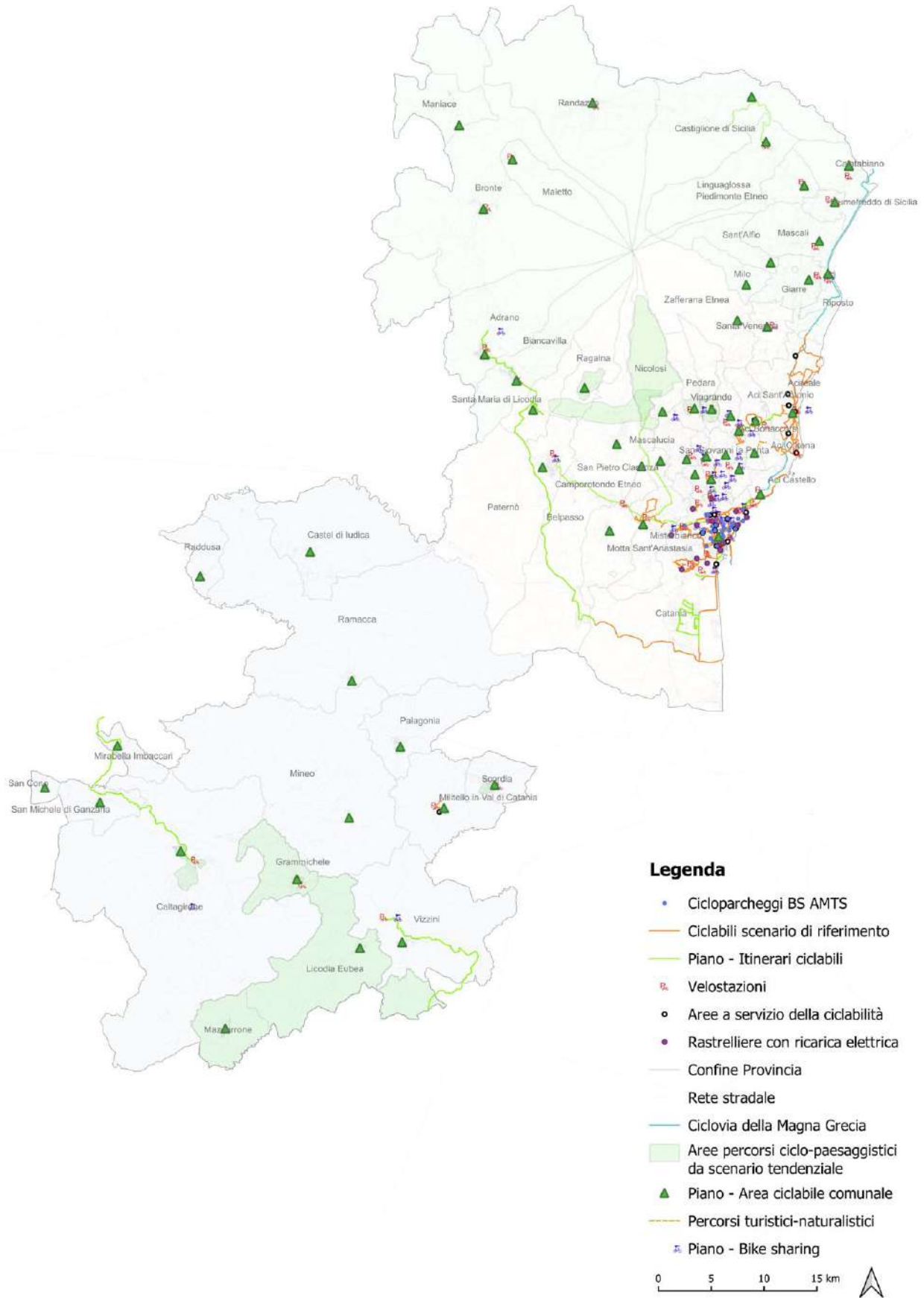


Figura 8- Scenario 2: Reti ciclabili del territorio metropolitano





### 5.2.6 Mobilità condivisa

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 (invarianti per le opzioni 2A e 2B), rivolte ad estendere e regolamentare la mobilità condivisa sono le seguenti:

- **Implementazione di servizi di bike sharing nell'ambito della conurbazione e nei principali centri urbani del territorio metropolitano** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni): Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;
- **Implementazione di servizi di car sharing (con alimentazione elettrica) nell'ambito della conurbazione e nei principali centri urbani del territorio metropolitano** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni): Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;
- **Realizzazione di aree per il parcheggio dei monopattini in condivisione**, con specifico riferimento al comune capoluogo e conseguente rimodulazione/ottimizzazione del servizio (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni);
- **Implementazione di servizi di Taxi sharing (servizio taxi contemporaneo per più utenti) nell'ambito dell'Area Metropolitana** ed utilizzo di veicoli elettrici/a bassa emissione inquinante: Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;

### 5.2.7 Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 (invarianti per le opzioni 2A e 2B), rivolte ad incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici sono principalmente le seguenti:

- **Incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica dei veicoli elettrici nell'ambito del comune capoluogo, all'interno dei nodi di interscambio e in prossimità dei principali nodi di scambio;**
- **Incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica dei veicoli elettrici nell'ambito dei nodi di interscambio dei principali centri urbani del territorio metropolitano e nei comuni della conurbazione;**
- **Istituzione di un fondo per il finanziamento dell'acquisto di mezzi relativi al trasporto pubblico a basso impatto ambientale** (conseguente dismissione di veicoli inquinanti) nel territorio metropolitano;
- **Creazione di hub a supporto dei veicoli elettrici relativi alla logistica delle merci**, nel territorio del comune capoluogo e nelle aree limitrofe: **infrastrutture e servizi connessi** (hub Interporto, hub Porto, hub Zona Commerciale di Misterbianco, hub Zona Industriale Piano Tavola).

### 5.2.8 Regolamentazione delle merci e della logistica urbana e metropolitana

Lo Scenario 2 prevede la **Redazione del Piano per la Logistica Urbana e Metropolitana** al fine di regolamentare il trasporto delle merci nel territorio della Città Metropolitana di Catania (azione invariante per le opzioni 2A e 2B).

### 5.2.9 Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano

Le azioni (nuove infrastrutture e adeguamenti) che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2, rivolte a migliorare la sicurezza (eliminazione di tratti o punti critici) e la capacità (incremento del numero massimo di veicoli che può transitare lungo l'arteria) della viabilità del territorio sono quelle di seguito sintetizzate. Per tale ambito sono presenti due opzioni infrastrutturali

che danno vita a due scenari distinti: Scenario 2A: Terza corsia della Tangenziale, Scenario 2B: Nuova Tangenziale.

- **Realizzazione della Terza Corsia della Tangenziale di Catania** (con influenza diretta sull'Area Metropolitana e sulla città di Catania) – **Scenario 2A**: interventi infrastrutturali rivolte a modifiche della sezione stradale, variazione di tratti del tracciato stradale e realizzazione di ulteriori opere d'arte, al fine di potenziare la capacità, incrementare il livello di servizio dell'arteria stradale (qualità della circolazione stradale) in ambedue le direzioni di marcia ed accrescerne il livello di sicurezza;
- **Realizzazione di una nuova arteria con caratteristiche autostradali (Nuova Tangenziale)**, avente **funzione principale di attraversamento** dell'Area Metropolitana e in grado di connettere le principali viabilità dell'area (Autostrada Catania-Siracusa, A19, SS121, Strada Etna Sud, SP10, A18) – **Scenario 2B**: interventi infrastrutturali per la realizzazione della nuova arteria autostradale e delle connessioni con le altre principali viabilità;
- **Realizzazione di un'arteria di connessione tra Porto ed Interporto**, al fine di creare un **corridoio** destinato al traffico merci e **garantire lo spostamento preferenziale delle merci tra le due aree**: interventi infrastrutturali volti alla realizzazione di un asse di collegamento prioritario tra il Porto e l'Interporto per lo spostamento delle merci;
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della sicurezza di arterie urbane del comune capoluogo**, con riferimento a tutte le componenti di traffico e in particolare ai pedoni e ai ciclisti:
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunzionalizzazione dell'asse viario** di accesso alle aree centrali della città di Catania dal lato sud, costituito dalle **vie Domenico Tempio, Cristoforo Colombo, Mulino Santa Lucia**;
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunzionalizzazione dell'area del Faro Biscari e del Viale Kennedy** (Plaia);
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della capacità e della sicurezza di alcuni tratti e/o nodi** (con riferimento sia al tracciato in linea sia alle intersezioni e attenzionando la mobilità ciclistica) di **limitate arterie principali del territorio metropolitano**:
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS121** "Catania-Paternò";
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS120** "dell'Etna";
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS284** "Occidentale Etnea", con riferimento al tratto compreso tra Adrano e Bronte (il tratto tra Paternò e Adrano risulta oggetto di adeguamento nello Scenario Tendenziale);
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS114** "Orientale Sicula" (con attenzione anche alla ciclabilità);
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS417** "di Caltagirone";
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni dell'asse viario extraurbano** costituito dalla **SS192** "della Valle del Dittaino" e della **SS288** "di Aidone";
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS385** "di Palagonia" (con attenzione anche alla ciclabilità);
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS124** "Siracusana" (tratto Bivio Gigliotto-Vizzini) (con attenzione anche alla ciclabilità);



- **Interventi di adeguamento infrastrutturale della viabilità di accesso ai centri urbani del territorio metropolitano**, al fine di consentire anche il miglioramento dei tempi di percorrenza delle linee di adduzione del trasporto pubblico:
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni** delle arterie che consentono l'**accessibilità ai centri urbani dell'area della conurbazione** (Area Metropolitana), dell'**Area Pedemontana** e dell'**Area Ionica**;
  - ✓ **Adeguamento e rifunzionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni** delle arterie che consentono l'**accessibilità ai centri urbani dell'Area del Calatino**;



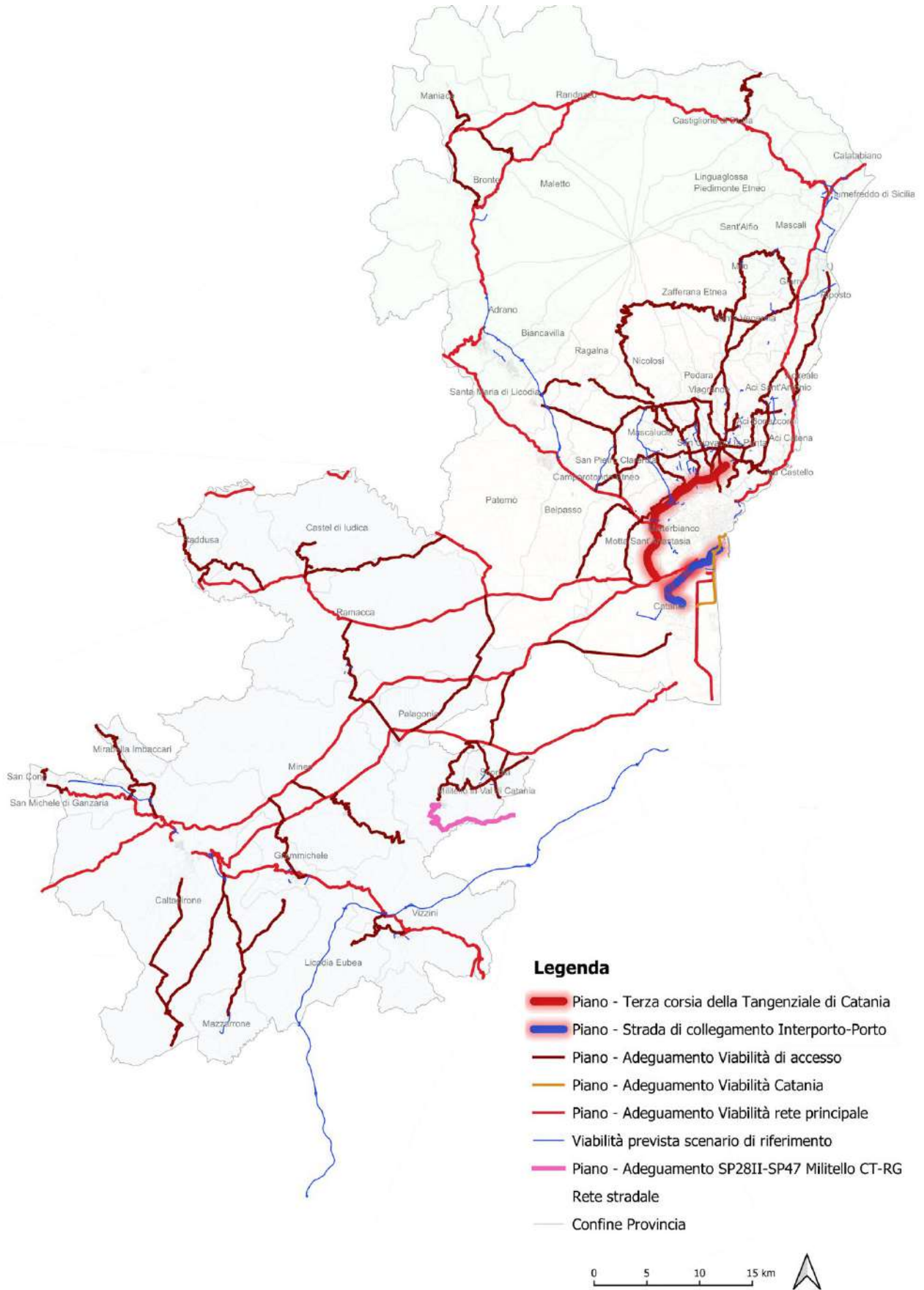


Figura 9 - Scenario 2A: interventi sulla rete stradale nel territorio metropolitano

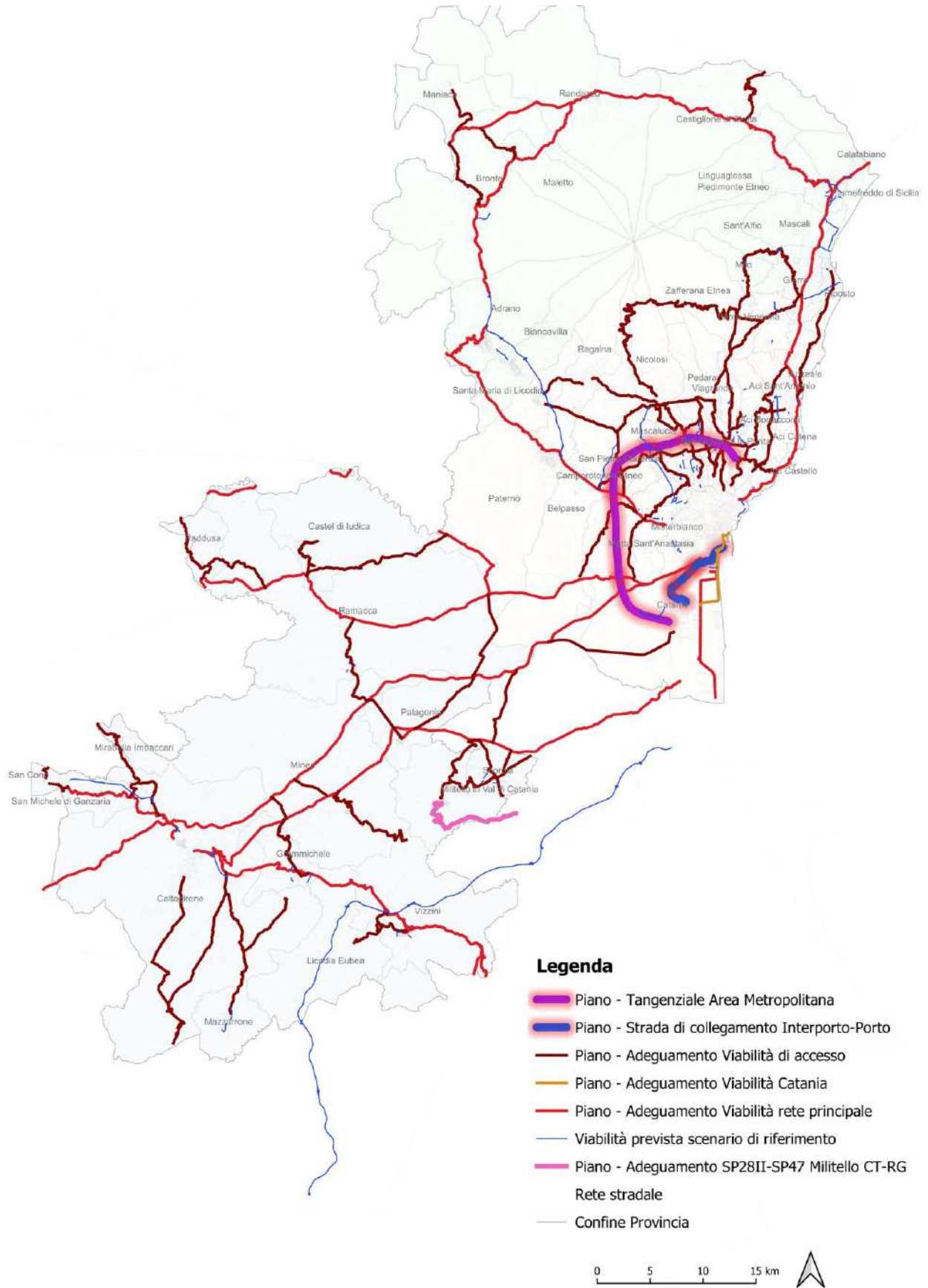


Figura 10 - Scenario 2B: interventi sulla rete stradale nel territorio metropolitano

### 5.2.10 Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 2 (invarianti per le opzioni 2A e 2B), rivolte ad incentivare la cultura della sicurezza e della sostenibilità (utilizzo di forme alternative di spostamento rispetto al trasporto privato motorizzato), sono principalmente le seguenti:

- **Campagne di sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile** (convegni sulla sicurezza stradale, campagne informative sui comportamenti di guida a rischio, campagne di sensibilizzazione rivolte alle categorie di utenti a maggior rischio, workshop tematici sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione del car pooling);
- **Incentivi alla cittadinanza al fine di incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico** (abbonamenti a prezzo agevolato per alcune categorie di utenti, voucher e buoni mobilità per incentivare l'intermodalità, con riferimento ad alcune categorie di utenti).

### 5.3 Scenario 3

Lo **Scenario 3** rappresenta l'estensione più ampia delle alternative di Piano sia in termini infrastrutturali sia in termini gestionali e con riferimento ai servizi. Pertanto, contiene le azioni e le misure già previste dallo Scenario 2, inserendo anche un pacchetto completo di interventi infrastrutturali e di servizi di mobilità connessi a tutte le Strategie del Piano. Con riferimento all'ambito infrastrutturale stradale ed in particolare ai due interventi alternativi analizzati nello Scenario 2 (terza corsia della Tangenziale di Catania e Nuova arteria autostradale di attraversamento), si evidenzia che nello Scenario 3 sono presenti le stesse due opzioni dello Scenario 2 (Scenario 3°, Scenario 3B).

I principali elementi che caratterizzano tale scenario sono i seguenti:

- coordinamento dei servizi di mobilità su scala metropolitana ed implementazione di sistemi di integrazione dei servizi di trasporto pubblico e privato attraverso una piattaforma dedicata (azione che caratterizza anche gli Scenari 1 e 2);
- interventi infrastrutturali connessi al trasporto pubblico, principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ sistema di trasporto rapido di massa (ad impianto fisso) caratterizzato dalle seguenti linee: Linea 0 tra la fermata "Milo" della Metropolitana e il Nodo di interscambio Santa Sofia (presente anche negli Scenari 1 e 2), Linea 1 tra il Nodo Santa Sofia e Mascalucia, Linea 2 tra la fermata "Borgo" della Metropolitana e San Giovanni La Punta (presenti anche nello Scenario 2), Linea 3 Mascalucia-Tremestieri-Sant'Agata Li Battiati;
  - ✓ modifiche del tracciato ferroviario della linea Catania-Caltagirone, in particolare in corrispondenza del tratto compreso tra le stazioni di Scordia e Vizzini/Licodia, al fine di incrementare la velocità di percorrenza (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ interventi di potenziamento della rete Metropolitana urbana di Catania (e chiusura dell'anello urbano): Linea Fontana-Ognina, Linea Fontana-San Leone;
  - ✓ incremento delle corsie protette/riservate per il transito degli autobus, con riferimento all'ambito urbano del comune capoluogo (presente anche negli Scenari 1 e 2);
  - ✓ interventi di adeguamento dei nodi del trasporto pubblico (incrementi rispetto allo Scenario 2);
  - ✓ adeguamento e riattivazione della Stazione ferroviaria Sferro (presente anche negli Scenari 1 e 2);
  - ✓ riattivazione Stazione ferroviaria Acquicella (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ ripristino della linea ferroviaria Alcantara – Randazzo;
- gerarchizzazione e rifunzionalizzazione del trasporto pubblico, anche con modifiche infrastrutturali e rimodulazione dei servizi che consentano la definizione di nuovi assi principali (definiti di forza) e di linee di adduzione (anche con variazioni rispetto allo Scenario 1 e integrazioni rispetto allo Scenario 2);
- incremento dei servizi ferroviari (presenti anche potenziamenti di alcune linee rispetto allo Scenario 2);
- definire le condizioni e rifunzionalizzare gli impianti esistenti per l'incremento dell'intermodalità e creazione di nuovi nodi funzionali allo scambio modale (incrementi rispetto allo Scenario 2);
- estensione delle zone con limitazione del traffico e della velocità con riferimento sia al comune capoluogo sia ai comuni del territorio metropolitano (incrementi ulteriori rispetto allo Scenario 2, nell'ambito del comune capoluogo);

- sistema di tariffazione della sosta di tipo progressivo (in funzione della localizzazione rispetto alle aree centrali), con particolare riferimento al comune capoluogo e riduzione della sosta su strada (utilizzo di parcheggi di destinazione/residenziali);
- interventi connessi alla ciclabilità, principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ connessione degli itinerari ciclabili esistenti/tendenziali (presente anche negli Scenari 1 e 2)
  - ✓ percorsi ricavabili da tratti di ferrovie dismesse o da itinerari di interesse paesaggistico, a basso livello di traffico motorizzato (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ completamento delle connessioni alla ciclovia della Magna Grecia (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ itinerari ciclabili di connessione tra i diversi ambiti territoriali;
  - ✓ reti ciclopedonali e collegamenti/completamento delle reti esistenti nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ infrastrutture e servizi a supporto della ciclabilità in tutto il territorio metropolitano (incrementi rispetto agli altri scenari);
- interventi infrastrutturali stradali (adeguamenti e nuove realizzazioni), principalmente rappresentati dalle seguenti azioni:
  - ✓ realizzazione della Terza corsia della Tangenziale (Scenario 3A) o realizzazione di una nuova arteria con funzione di Tangenziale (Scenario 3B);
  - ✓ interventi di adeguamento sulla viabilità principale del territorio metropolitano (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ interventi di adeguamento sulla viabilità di accesso ai centri urbani del territorio metropolitano (presente anche nello Scenario 2);
  - ✓ interventi di rifunzionalizzazione ed adeguamento di alcune arterie viarie del comune capoluogo: Via Tempio-Colombo, rotatoria Faro Biscari e Viale Kennedy, Via Dusmet;
  - ✓ asse di collegamento prioritario tra il porto di Catania e l'interporto, a servizio del trasporto delle merci (presente anche nello Scenario 2);
- previsione del Piano per la Logistica Urbana e Metropolitana (presente anche nello Scenario 2);
- estensione dei servizi di shared mobility (incrementi rispetto allo Scenario 2);
- incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica (nell'ambito urbano del comune capoluogo e nei comuni del territorio metropolitano);
- azioni di coinvolgimento della popolazione sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale (azione che caratterizza anche gli Scenari 1 e 2);
- forme di incentivo per l'utilizzo del trasporto pubblico (azione che caratterizza anche gli Scenari 1 e 2).

### 5.3.1 Coordinamento ed integrazione dei servizi di trasporto e mobilità

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 sono le seguenti:

- **Agenzia Unica della Mobilità** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari): costituzione e gestione di un ufficio, interno all'ente Città Metropolitana di Catania, destinato alla programmazione, al controllo e al monitoraggio dei servizi di mobilità (in particolare il trasporto pubblico e i servizi connessi), al coordinamento delle azioni degli enti locali del territorio, dei gestori del trasporto pubblico e degli altri servizi di mobilità, alla sottoscrizione



dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico e alla definizione e gestione dell'integrazione tariffaria tra i servizi,

- **Sistema MaaS "Mobility as a Service"** su scala metropolitana (azione invariante nei diversi scenari) relativo alla mobilità collettiva, alla mobilità condivisa, al sistema di tariffazione (applicazione del concetto di "mobilità come servizio" che prevede l'integrazione di più servizi di trasporto pubblici e privati combinabili tra loro in un unico servizio accessibile digitalmente): costituzione di un ufficio per la gestione e il funzionamento del sistema e realizzazione di una piattaforma digitale di intermediazione che offra all'utente differenti servizi di mobilità quali il trasporto pubblico, il trasporto a chiamata, la mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, monopattini), i taxi, i parcheggi di interscambio, in modo da rispondere in maniera personalizzata a tutte le esigenze di mobilità (sistema in grado di garantire diverse alternative di viaggio in funzione delle specifiche esigenze);
- **Istituzione di un fondo per l'integrazione tariffaria connessa al sistema MaaS**, al fine di compensare i mancati ricavi relativi all'implementazione del sistema (azione invariante nei diversi scenari).

### 5.3.2 Nodi di interscambio e razionalizzazione della sosta

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 (invarianti nelle due opzioni 3A e 3B) sono le seguenti e riguardano la creazione di un'efficiente rete di aree per la sosta delle autovetture e l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili (scambio modale):

- Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei **nodi di interscambio su aree esistenti** (aree/parcheggi attrezzate per il trasferimento degli utenti da un modo di trasporto all'altro), attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei principali centri urbani del territorio metropolitano, in corrispondenza dei punti di connessione con gli assi principali del trasporto pubblico**: interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus o treni), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Adrano, Paternò FCE, Paternò Italia, Misterbianco Gullotta, Misterbianco Zona Industriale, Acireale Cappuccini, Giarre, Caltagirone, Vizzini Scalo**;
- Ottimizzazione, rifunionalizzazione e messa a sistema dei **nodi di interscambio su aree esistenti**, attualmente presenti o previsti dallo scenario tendenziale **nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei capilinea delle linee di adduzione/distribuzione al sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso** (linee che collegano i centri urbani ai nodi di interscambio posti lungo i tracciati del sistema di trasporto ad impianto fisso): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato (autovetture) e trasporto pubblico (bus), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento ai nodi di **Pedara, Viagrande, Aci Bonaccorsi, Belpasso**;
- **Nodi di interscambio di nuova realizzazione nei centri urbani della conurbazione di Catania, in corrispondenza dei capilinea delle linee di adduzione/distribuzione al sistema di trasporto pubblico ad impianto fisso** (linee che collegano i centri urbani ai nodi di interscambio posti lungo i tracciati del sistema di trasporto ad impianto fisso): nuovi nodi nei comuni di **Nicolosi-Mascalucia, Trecastagni**;
- **Nodi di interscambio di nuova realizzazione in corrispondenza dei punti di connessione con il sistema di trasporto ad impianto fisso** (Linea 1, Linea 2, Linea 3 - assi di forza per il

- collegamento tra il capoluogo e i comuni nord) **nei centri urbani della conurbazione**: nuovi nodi nei territori di **Mascalucia, San Giovanni Galermo, Sant'Agata Li Battiati/San Giovanni La Punta, San Gregorio/San Giovanni La Punta, Tremestieri**;
- **Nodo di interscambio Cannizzaro, di nuova realizzazione, in prossimità della stazione ferroviaria**, che consenta lo scambio tra mezzi privati e treno agli utenti dell'area ionica compresa tra Catania ed Acireale: interventi infrastrutturali per la creazione del nuovo nodo e implementazione dei servizi tecnologici di supporto;
  - Ottimizzazione dei **parcheggi di interscambio esistenti** (di grandi dimensioni) **posti nelle aree periferiche del comune di Catania** a servizio delle **diverse modalità di trasporto** (autovetture private, ciclabilità, sistemi di mobilità condivisa quali car sharing e bike sharing), **in corrispondenza dei punti di connessione con le linee principali del trasporto pubblico** (bus, BRT, Metropolitana): interventi di adeguamento infrastrutturale, rifunionalizzazioni per agevolare il trasbordo tra trasporto privato e trasporto pubblico, creazione di aree car sharing e bike sharing, realizzazione di velostazione (area per il parcheggio delle biciclette dotata di opportuni servizi), implementazione di servizi tecnologici, con riferimento al **Nodo "Due Obelischi"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Santa Sofia"** (accesso nord al comune capoluogo), **Nodo "Nesima"** (accesso ovest al comune capoluogo), **Nodo "Fontanarossa"** (accesso sud al comune capoluogo);
  - **Azioni per incrementare i servizi e le attività economiche in corrispondenza dei principali nodi di interscambio dell'Area Metropolitana catanese**: sportelli di servizi pubblici, servizi informativi, attività economiche di diversa natura volti ad agevolare gli utenti, ad incrementare la qualità ed il comfort degli spostamenti e a consentire la fruizione delle aree durante l'intero arco della giornata, con riferimento ai nodi **"Due Obelischi", "Santa Sofia", "Nesima", "Fontanarossa", "Giovanni XXIII"**;
  - Ottimizzazione dei **nodi di scambio (principali e secondari) interni al comune capoluogo e ai comuni limitrofi posti in corrispondenza delle principali stazioni della Metropolitana, delle stazioni ferroviarie FS, dei terminal del trasporto pubblico extraurbano e delle principali fermate del trasporto pubblico urbano ed extraurbano**: interventi di rifunionalizzazione di aree in prossimità dei punti di connessione con il trasporto pubblico per agevolare il **trasbordo tra trasporto pubblico, ciclabilità** (posizionamento di rastrelliere elettriche e non), **mobilità condivisa** (creazione di stalli/aree dedicati al car sharing, al bike sharing, ai monopattini in condivisione), implementazione di **servizi tecnologici**;
  - **Riduzione della sosta su strada nelle aree centrali e non del comune capoluogo, anche utilizzando tutti i parcheggi in struttura** (aree esterne al sedime stradale) **esistenti o realizzati sulla base dello Scenario Tendenziale: organizzazione e coordinamento dei parcheggi** delle aree centrali e non del comune capoluogo nell'ambito della **rimodulazione della sosta** che prevede per i **parcheggi delle aree più centrali** della città il ruolo di **parcheggi di destinazione e/o parcheggi per la sosta dei residenti** e per gli altri **parcheggi meno centrali** il ruolo di **riduzione della sosta su strada** (sistemi di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura, implementazione di sistemi tecnologici per la messa a sistema delle aree di parcheggio);
  - **Organizzazione e coordinamento dei parcheggi esistenti nei diversi centri urbani del territorio metropolitano** (aree o strutture esistenti o previste dallo Scenario di Riferimento, esterne al sedime stradale) **a supporto delle azioni di riduzione della sosta su strada**, con particolare riferimento alle **aree centrali degli agglomerati urbani**. Azione tale da consentire



la progressiva riduzione della sosta su strada (sistemi di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura e implementazione di sistemi tecnologici);

- **Individuazione delle aree centrali del comune capoluogo da assoggettare ad un sistema di tariffazione della sosta di tipo progressivo** (incrementale), che consenta in tali zone la riduzione della sosta lunga (connessa agli spostamenti sistematici): azione rientrante nel sistema di gerarchizzazione della sosta che prevede la quota maggiore di sosta legata agli spostamenti sistematici nei parcheggi di interscambio (zona tariffaria centrale caratterizzata da un sensibile incremento del costo della sosta rispetto alle altre aree del territorio comunale);
- **Implementazione di sistemi tecnologici che consentano la a corretta gestione del sistema della sosta nel comune capoluogo**, con riferimento ai seguenti ambiti: sosta nei parcheggi di interscambio e connesso utilizzo del trasporto pubblico; sosta nei parcheggi residenziali e/o di destinazione; sosta su strada nelle aree centrali e non; sistema di indirizzamento ai parcheggi urbani in struttura: azioni infrastrutturali, hardware e software.

### 5.3.3 Trasporto Pubblico Locale

**Definizione di una gerarchia del Trasporto Pubblico Locale** sia in ambito metropolitano sia in ambito urbano (comune capoluogo), considerando anche **interventi di tipo infrastrutturale** e individuando delle **linee principali (assi di forza)** principalmente **su ferrovia o su sistemi ad impianti fisso** (linea FS ionica, linea FS in direzione Palermo, linea FS del Calatino, linea Circumetnea, linee della Metropolitana, Linee 0, 1, 2, 3 del sistema ad impianto fisso) e **linee di adduzione/servizi a domanda con autobus** (con opportuna modulazione dei relativi servizi).

Le principali azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 (invarianti nelle due opzioni 3A e 3B) sono le seguenti e sono rivolte ad un netto miglioramento del trasporto pubblico:

- **Realizzazione di un sistema di trasporto ad impianto fisso** (linea di trasporto pubblico su sede protetta) in grado di **connettere il centro urbano di Catania con i comuni della conurbazione** (posti a nord del capoluogo): **interventi infrastrutturali** per la definizione della linea, della fermate/capilinea, delle connessioni a parcheggi di interscambio, implementazione di un **servizio di tipo metropolitano**:
  - ✓ **Linea 0** compresa tra la Stazione Metro “Milo”, la Città Universitaria, il Policlinico e il Nodo di interscambio “Santa Sofia”;
  - ✓ **Linea 1**, compresa tra il nodo di interscambio “Santa Sofia” e i territori di San Giovanni Galermo, San Paolo, Sant’Agata Li Battiati, Mascalucia;
  - ✓ **Linea 2**, compresa tra la Stazione Metro “Borgo” e i territori di Trappeto, Tremestieri, San Gregorio, San Giovanni La Punta;
  - ✓ **Linea 3** trasversale, di connessione tra la Linea 1 e la Linea 2 e di connessione tra Mascalucia, Tremestieri Etneo e Sant’Agata Li Battiati;
- **Realizzazione di una linea metropolitana urbana** (in connessione con la linea esistente/tendenziale Aeroporto-Paternò), lungo la principale **direttrice ovest-est** del comune capoluogo, che congiunga le aree periferiche poste ad ovest (Nesima, Monte Po) con l’asse dei Viali (aree centrali) e con i quartieri Picanello e Ognina: **Linea “Fontana-Ognina”**;
- **Realizzazione di una linea metropolitana urbana** (in connessione con la linea esistente/tendenziale Aeroporto-Paternò), che consenta la **chiusura della rete** esistente/tendenziale includendo alcuni quartieri posti a sud-ovest delle aree centrali del comune capoluogo (aree limitrofe a Corso Indipendenza): **Linea “Fontana-San Leone”**;

- **Modifiche ed adeguamenti del tracciato ferroviario della tratta Catania-Caltagirone** (già oggetto di parziali ottimizzazioni nello Scenario di Riferimento) per la **creazione di un'asse principale di trasporto pubblico: interventi infrastrutturali sulla linea esistente**, quali adeguamenti, dismissione di alcuni tratti, realizzazione di nuovi percorsi, con particolare riferimento all'area compresa tra le stazioni di Scordia e Vizzini-Licodia;
- **Gerarchia del Trasporto Pubblico e definizione di linee principali su ferrovia/sistemi su sede protetta efficienti per il collegamento tra i diversi territori e il comune capoluogo e linee di adduzione con autobus** per il collegamento delle diverse aree alle linee principali:
  - ✓ **Linee principali (di forza) su ferrovia e su sistemi rapidi di massa:** sistema ad impianto fisso per i comuni della conurbazione del capoluogo posti a nord, linea ferroviaria ionica per i comuni dell'Area Ionica, linea ferroviaria Circumetnea per i comuni dell'Area Pedemontana, linea Metropolitana per i comuni dell'Area Pedemontana Ovest (compresa tra Paternò e Catania), linea ferroviaria compresa tra Catania e Caltagirone per i comuni dell'Area del Calatino, tratta ferroviaria Catania-Sferro (della linea Catania-Palermo) per i comuni a nord della Piana di Catania;
  - ✓ **Linee di adduzione con autobus per la connessione dei comuni della conurbazione**, non raggiunti direttamente dal sistema ad impianto fisso (comuni a nord di Catania), **ai nodi di interscambio posti lungo il tracciato delle quattro linee del sistema ad impianto fisso:** linee San Pietro Clarenza-Mascalucia, Nicolosi-Massannunziata-Mascalucia, Trecastagni-Pedara-Mascalucia, Viagrande-Aci Bonaccorsi-San Giovanni La Punta-Valverde- San Gregorio;
  - ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area Pedemontana ovest** (non attraversati dalla linea Circumetnea) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea Aeroporto-Paternò della Metropolitana e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni della Metropolitana e della Circumetnea);
  - ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area Ionica e Pedemontana est** (non attraversati dalla linea Circumetnea o dalla linea ferroviaria FS) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea ferroviaria FS ionica e dalla ferrovia Circumetnea) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni ferroviarie e della Circumetnea);
  - ✓ **Linee di adduzione e distribuzione con autobus** (su gomma con servizio standard o a chiamata), **per la connessione dei comuni dell'Area del Calatino** (non attraversati dalla linea ferroviaria FS) **alle linee principali del trasporto pubblico** (cosiddette linee di forza che, in tale contesto, sono rappresentati principalmente dalla linea ferroviaria FS del Calatino e dalla tratta ferroviaria Catania-Sferro) **in corrispondenza di nodi di scambio** (principali stazioni ferroviarie, quali Caltagirone, Grammichele, Vizzini Scalo, Scordia, Sferro);
- **Incremento dei servizi di trasporto pubblico** in alcune tratte del territorio metropolitano, al fine di **creare delle linee principali** (linee di forza) ad elevata frequenza:
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 30%) **lungo la tratta Catania Centrale – Sferro** della linea Catania-Caltanissetta-Palermo (nel nodo

- “Sferro”, da ottimizzare, si prevede la convergenza delle linee di adduzione/distribuzione di Castel di Iudica e Raddusa), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell’area ovest** del territorio metropolitano (Area Nord del Calatino);
- ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (almeno 12 corse giornaliere in ambedue le direzioni) **lungo la tratta Catania – Caltagirone**, al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell’Area del Calatino**;
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse almeno pari al 50%) **lungo la tratta Calatabiano – Aeroporto Fontanarossa** (linea ionica), al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro nell’Area Ionica** in cui si prevede la convergenza delle linee di adduzione e/o a chiamata (in corrispondenza delle stazioni ferroviarie);
  - ✓ **Servizio ferroviario di tipo metropolitano** (ad elevata frequenza) **lungo la tratta Acireale – Aeroporto Fontanarossa** (tratta ionica caratterizzata potenzialmente da un elevato flusso di passeggeri);
  - ✓ **Incremento del servizio ferroviario** (aumento delle corse superiore al 60%) **lungo la tratta Paternò - Randazzo e Randazzo – Riposto (linea Circumetnea)**, al fine di garantire la presenza di un **asse di forza su ferro dell’Area Pedemontana** (lungo la tratta Catania - Paternò è presente il servizio di tipo Metropolitano).
- **Gerarchia del Trasporto Pubblico nel comune capoluogo e rimodulazione delle attuali linee bus urbane**, in modo da creare **linee principali urbane (assi di forza** rappresentate dalle linee BRT, dalle tre linee della Metropolitana e dalla Linee del sistema di trasporto pubblico su percorso protetto) e **linee di adduzione/distribuzione interquartiere** per la connessione con gli assi di forza urbani: eventuale rimodulazione delle linee BRT esistenti e previste nello Scenario di Riferimento (in termini di percorsi e frequenze), creazione di una linea principale tra il Nodo di interscambio “Fontanarossa” e la Zona Industriale di Catania, creazione di linee di adduzione interquartiere (con capilinea in corrispondenza dei nodi di scambio con le linee principali), linea ad elevata frequenza per collegare la Stazione Metro “Stesicoro” (fermata della linea di forza urbana su ferro) e i poli universitari del centro storico;
  - **Azioni infrastrutturali** (separazione fisica delle corsie bus) **ed organizzative-gestionali** (semaforizzazioni con precedenza ed altri sistemi di miglioramento della precedenza dei mezzi pubblici) per **incrementare le corsie riservate e protette destinate alle linee bus urbane principali**, rispetto allo Scenario di Riferimento (linee BRT esclusiamente su corsie protette e/o riservate);
  - **Adeguamento delle fermate/stazioni del trasporto ferroviario e della metropolitana** (urbano ed extraurbano), **in modo da renderle fruibili a tutte le categorie di utenti** (incluse le persone con disabilità): adeguamento dei marciapiedi e degli accessi alla fermata, adeguamento e/o realizzazione di montascale e/o ascensori, pavimentazione tattile e servizi connessi, pensiline ed arredi urbani, sistemi tecnologici a supporto delle fermate (ad esempio paline intelligenti);
  - **Adeguamento delle fermate degli autobus urbani ed extraurbani, in modo da renderle fruibili a tutte le categorie di utenti** (incluse le persone con disabilità): adeguamento dei marciapiedi e degli accessi alla fermata, pavimentazione tattile e servizi connessi, pensiline ed arredi urbani, sistemi tecnologici a supporto delle fermate (ad esempio paline intelligenti);
  - **Implementazione di sistemi tecnologici a supporto del trasporto pubblico, in ambito metropolitano**, con riferimento sia alle linee sia ai mezzi di trasporto collettivo (Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni). **Misure aggiuntive o complementari** a quelle già previste da altre azioni;



- **Riattivazione della fermata “Porto” della linea Metropolitana** e conseguente definizione del servizio nella tratta **Galatea-Porto, a supporto dell’attività crocieristica**;
- **Adeguamento della Stazione ferroviaria “Acquicella”, e riattivazione della stessa**, a servizio dei quartieri sud di Catania: interventi infrastrutturali per la rifunzionalizzazione della stazione e la connessione con il parcheggio Zia Lisa-Acquicella;
- **Realizzazione della fermata ferroviaria FS in corrispondenza del Nodo di interscambio “Fontanarossa”**, al fine di rendere il nodo un efficiente punto di interscambio tra gli assi di forza del trasporto pubblico extraurbano ed urbano su gomma e il trasporto privato: azioni infrastrutturali volte alla realizzazione della Stazione ferroviaria e alla connessione con le altre modalità di trasporto (Metropolitana, Trasporto pubblico su gomma, trasporto privato, mobilità condivisa);
- Spostamento della Stazione ferroviaria merci “Bicocca”, nell’ambito dei programmi RFI e del Ministero delle Infrastrutture connesse all’ampliamento dell’attuale pista aeroportuale;
- **Interventi infrastrutturali** connessi alla **rifunzionalizzazione e riattivazione della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo** e conseguente esercizio ferroviario, al fine di incrementare la fruizione del patrimonio naturale e paesaggistico del versante nord-est dell’Etna e consentire l’accesso anche ai fini turistici dei territori (con riferimento alla Città Metropolitana di Catania) di Castiglione di Sicilia e di Randazzo e dei comuni della Valle dell’Alcantara.



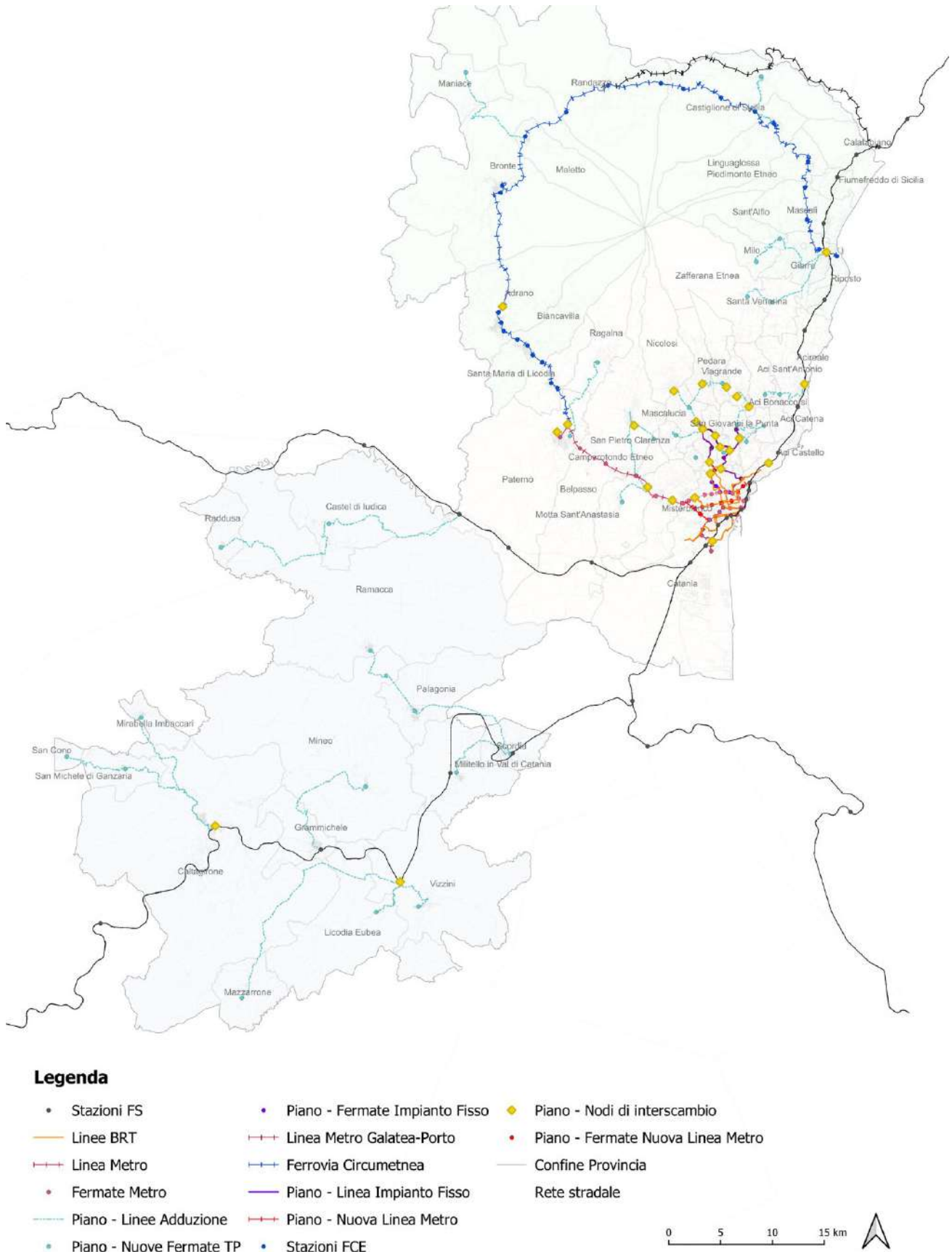


Figura 11 - Scenario 3: Gerarchia del trasporto pubblico e individuazione degli assi di forza e di adduzione nel territorio metropolitano



### 5.3.4 Zone con limitazione del traffico e/o della velocità, pedonalità e servizi connessi

Le azioni seguenti che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 sono rivolte, in particolare, a migliorare ed agevolare la pedonalità:

- **Delimitazione di una Zona a Basse Emissioni inquinanti** (denominata **LEZ Low Emission Zone**) **nell'area urbana del comune capoluogo**, caratterizzata dalla **limitazione degli accessi ai veicoli maggiormente inquinanti**: interventi infrastrutturali e tecnologici connessi all'installazione dei varchi di accesso (eventualmente gestiti e controllati dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica e azioni organizzative e gestionali volte alla corretta implementazione dell'area a basso impatto inquinante;
- **Estensione delle esistenti zone** (Area Centrale, Area Bellini, Area San Giovanni Li Cuti, Area Ognina) **con limitazioni del traffico e/o della velocità e/o a pedonalità privilegiata** (zone in cui i pedoni hanno precedenza su tutte le altre categorie di utenti) **nell'area urbana del comune capoluogo**: ampliamento dell'Area Centrale (massima estensione), creazione area Corso Martiri della Libertà, creazione Area Lungomare di connessione tra San Giovanni Li Cuti e Ognina, creazione Area di Piazza della Repubblica, incremento dei varchi di accesso e controllo (eventualmente controllati e gestiti dall'Agenzia della Mobilità), installazione di segnaletica standard e a messaggio variabile, verifica della possibilità di accesso dei mezzi pubblici urbani e dei mezzi relativi alla mobilità attiva (biciclette);
- **Rigenerazione urbana di Corso Martiri della Libertà** con la definizione di ampie aree pedonali e ad uso della mobilità attiva (inclusa la ciclabilità);
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le zone con limitazioni del traffico e/o della velocità nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo per il cofinanziamento di interventi** connessi all'estensione e/o alla creazione di zone con limitazioni del traffico e/o della velocità (LEZ, ZTL, Zone 30, Aree Pedonali). L'estensione delle potenziali zone con limitazioni del traffico può essere definita in funzione della distanza temporale (a piedi) di massimo 15 minuti dalla piazza centrale dei diversi paesi e/o considerando un raggio di 500 m;
- **Misure incentivanti volte ad incrementare le iniziative e gli interventi per la creazione di percorsi casa-scuola sostenibili e sicuri, sia nell'ambito del comune capoluogo sia nell'ambito dei comuni del territorio metropolitano: istituzione di un fondo** per il finanziamento di interventi di adeguamento dei percorsi ciclopedonali in prossimità delle scuole, di incremento delle "strade scolastiche" (aree adiacenti alle scuole in cui viene vietato il traffico veicolare), di istituzione di Pedibus (gruppo di studenti che va a scuola a piedi, alla stregua di un bus a piedi con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti), istituzione di Bicibus (gruppo di studenti che va a scuola in bicicletta, alla stregua di un bus, con fermate ed orari, che procede sotto la sorveglianza di responsabili adulti);
- **Interventi infrastrutturali per l'adeguamento e la messa in sicurezza dei percorsi pubblici di accessibilità alle scuole e alle strutture pubbliche ad elevato flusso di utenti**, nel territorio metropolitano: istituzione di Zone 30 e relativi interventi di traffic calming; sistemazione dei marciapiedi e relative rampe; installazione di percorsi tattili; eventuale installazione di semafori pedonali provvisti di segnale acustico;





### 5.3.5 Ciclabilità e servizi a supporto

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3, rivolte al completamento e all'ampliamento (creazione di nuovi itinerari) delle reti ciclopedoni esistenti (o previste nello Scenario di Riferimento) e al miglioramento dei servizi destinati alla ciclabilità, sono principalmente le seguenti:

- **interventi infrastrutturali connessi al completamento della rete ciclopedonale esistente e prevista dallo Scenario di Riferimento**, con riferimento all'ambito urbano e all'intero territorio del **comune di Catania** (nuovi itinerari in sede riservata o protetta):
  - ✓ **Itinerario ciclabile "Archi della Marina"** (in seguito all'interramento della linea ferroviaria previsto nello Scenario di Riferimento);
  - ✓ **Itinerario ciclabile Via Mulino Santa Lucia-Via Cristoforo Colombo-Via Domenico Tempio-Faro Biscari** (connessione delle parti di rete urbana esistenti e o previste nello Scenario di Riferimento: collegamento del centro città con l'area della Plaia);
  - ✓ **itinerario ciclabile Fermata "Aeroporto Fontanarossa" – Zona Industriale** (con tratti sulla rete ciclabile esistente/tendenziale) e **raccordo con l'itinerario ciclabile** previsto dallo scenario tendenziale in prossimità del **Fiume Simeto**;
- **interventi infrastrutturali connessi al completamento delle reti ciclopedonali esistenti e previste dallo Scenario di Riferimento**, con particolare riferimento ai **territori della conurbazione** del comune capoluogo:
  - ✓ **Itinerario ciclabile** di connessione tra la rete di **Aci Bonaccorsi**, la rete di **Aci Sant'Antonio** e la rete di **Acireale** (con attraversamento del comune di **Aci Catena**);
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la rete di **Sant'Agata Li Battiati** e il nodo di interscambio **Due Obelischi**;
  - ✓ **Itinerario ciclabile** sull'arteria viaria definita **Strada Etna Sud** (viabilità prevista nello Scenario di Riferimento), ai sensi della Legge 366/1998;
  - ✓ **Itinerario ciclabile di connessione** tra la **Strada Etna Sud** e la rete di **Misterbianco**;
- **interventi infrastrutturali per la creazione di un itinerario ciclabile sul tratto di ferrovia Circumetnea dismessa** (a seguito del completamento e dell'attivazione della linea metropolitana Aeroporto-Paternò prevista nello Scenario di Riferimento) compreso tra **Catania (Stazione Borgo)** e **Paternò (Stazione Circumetnea)**. Connessione di tale itinerario con i nodi del trasporto pubblico presenti sul territorio e con le altre reti ciclabili (Catania e Misterbianco);
- **Interventi infrastrutturali per la creazione di itinerari ciclabili protetti/riservati su tratti di ferrovie dismesse e lungo percorsi paesaggistici e connessione** di tali itinerari **con i nodi del trasporto pubblico** presenti sul territorio: itinerario Adrano – Santa Maria di Licodia, itinerario Santa Maria di Licodia – Motta Sant'Anastasia, itinerario Simeto – Motta Sant'Anastasia, itinerario Linguaglossa – Castiglione, itinerario Caltagirone – Mirabella Imbaccari, itinerario Vizzini;
- **Interventi infrastrutturali per la connessione** dell'itinerario ciclabile a valenza nazionale ed europea denominato **"Ciclovia della Magna Grecia" con la rete ciclabile di Catania**;
- **Realizzazione di itinerari ciclabili che connettano i diversi territori** (in particolare i siti a vocazione turistica) **della Città Metropolitana di Catania** (Ciclovia del Mare, Ciclovia dell'Etna, Ciclovia del Calatino): **istituzione di un fondo per il finanziamento di interventi** relativi alla realizzazione di itinerari interurbani;
- **Misure incentivanti volte a realizzare e/o estendere le reti ciclopedonali urbane nei comuni del territorio metropolitano** e a connettere le reti urbane con gli itinerari

- extraurbani/metropolitani: **istituzione di un fondo per il cofinanziamento di interventi infrastrutturali e gestionali;**
- **Realizzazione di velostazioni** (aree per il parcheggio delle biciclette dotate di opportuni servizi) in corrispondenza dei seguenti nodi del trasporto pubblico del **comune di Catania** e delle **aree limitrofe** (per i principali nodi di interscambio “Due Obelischi”, “Santa Sofia”, “Nesima”, “Fontanarossa”, le velostazioni sono state già previste con gli interventi di ottimizzazione dei nodi):
    - ✓ **Principali stazioni della Metropolitana, delle stazioni ferroviarie FS del comune capoluogo;**
    - ✓ **Parcheggio Acicastello**, nel territorio comunale di Catania (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabile urbana di Catania;**
    - ✓ **Parcheggio Capomulini**, nel territorio comunale di Acireale (impianto medio-grande), principalmente **a servizio della rete ciclabili di Acireale e dei comuni limitrofi** (Aci Bonaccorsi-Aci Sant’Antonio-Aci Catena);
  - **Realizzazione di velostazioni** (impianti di piccole dimensioni) in alcuni centri urbani del territorio metropolitano;
  - **Implementazione di sistemi tecnologici a servizio della mobilità ciclistica: istituzione di un fondo per il finanziamento di azioni** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni).

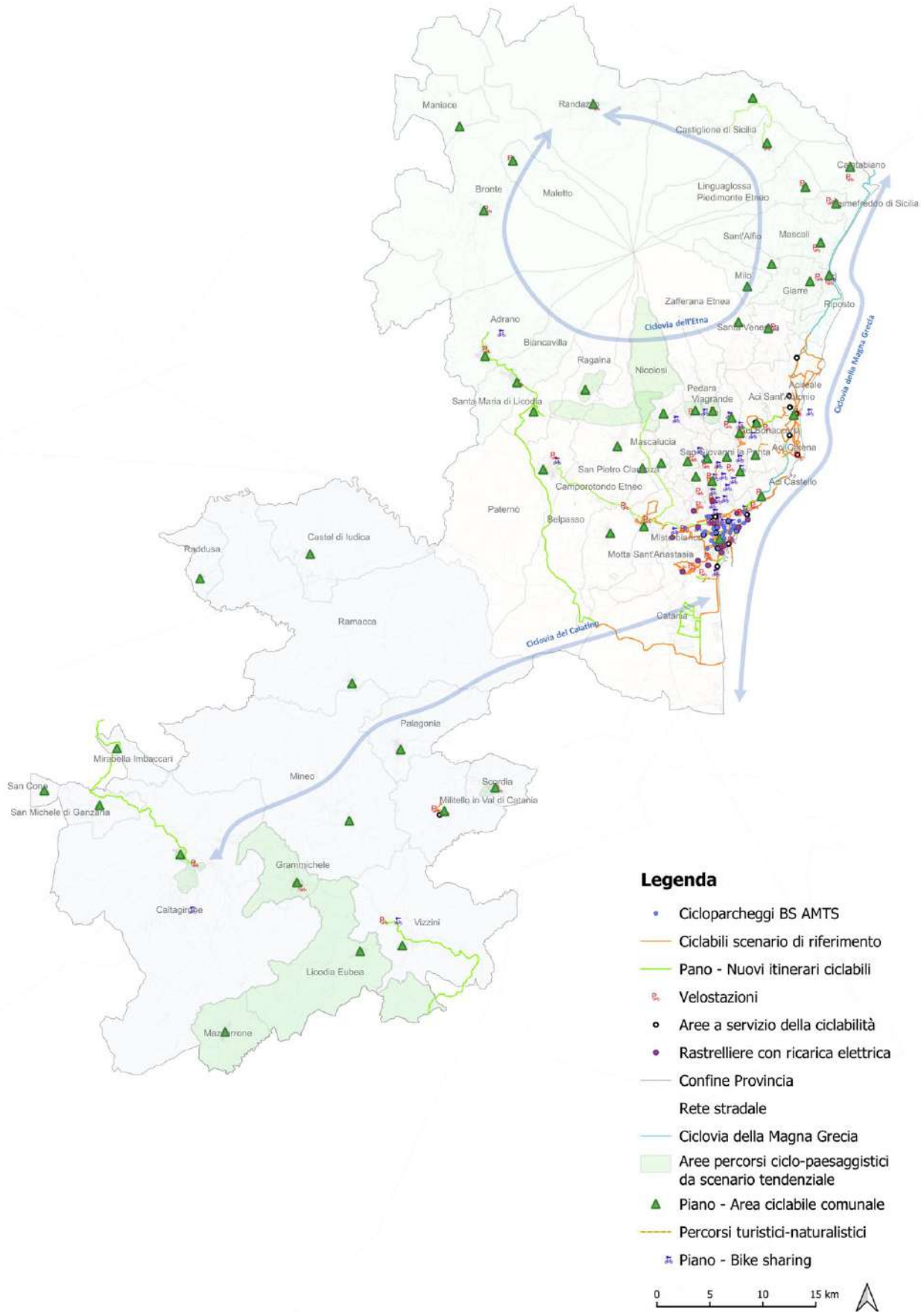


Figura 12- Scenario 3: Reti ciclabili del territorio metropolitano

### 5.3.6 Mobilità condivisa

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 (invarianti per le opzioni 3A e 3B), rivolte ad estendere e regolamentare la mobilità condivisa sono le seguenti:

- **Implementazione di servizi di bike sharing nell'ambito della conurbazione e nei principali centri urbani del territorio metropolitano** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni): Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;
- **Implementazione di servizi di car sharing (con alimentazione elettrica) nell'ambito della conurbazione e nei principali centri urbani del territorio metropolitano** (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni): Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;
- **Realizzazione di aree per il parcheggio dei monopattini in condivisione**, con specifico riferimento al comune capoluogo e conseguente rimodulazione/ottimizzazione del servizio (misure aggiuntive o complementari a quelle già previste da altre azioni);
- **Implementazione di servizi di Taxi sharing (servizio taxi contemporaneo per più utenti) nell'ambito dell'Area Metropolitana** ed utilizzo di veicoli elettrici/a bassa emissione inquinante: Istituzione di un fondo per il finanziamento di tali azioni;

### 5.3.7 Infrastrutture e servizi connessi ai veicoli a basso impatto inquinante

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 (invarianti per le opzioni 3A e 3B), rivolte ad incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici sono principalmente le seguenti:

- **Incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica dei veicoli elettrici** nell'ambito del **comune capoluogo**, all'interno dei **nodi di interscambio** e in prossimità dei **principali nodi di scambio**;
- **Incremento delle infrastrutture pubbliche di ricarica dei veicoli elettrici** nell'ambito dei **nodi di interscambio** dei **principali centri urbani** del territorio metropolitano e nei **comuni della conurbazione**;
- **Istituzione di un fondo per il finanziamento di infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica**, da ubicare in corrispondenza dei **parcheggi** di destinazione, di parcheggi residenziali e degli altri parcheggi **in struttura** utilizzati per la riduzione della sosta su strada, con riferimento sia al **comune capoluogo** sia ai **comuni del territorio metropolitano**;
- **Istituzione di un fondo per il finanziamento dell'acquisto di mezzi relativi al trasporto pubblico a basso impatto ambientale** (conseguente dismissione di veicoli inquinanti) nel territorio metropolitano;
- **Incentivi e sgravi fiscali per l'acquisto, da parte dei privati e delle aziende, di veicoli a basso impatto ambientale** (conseguente dismissione di veicoli inquinanti) con riferimento al territorio della Città Metropolitana di Catania: **istituzione di un fondo** per il finanziamento di tali azioni;
- Creazione di **hub a supporto dei veicoli elettrici relativi alla logistica delle merci**, nel territorio del comune capoluogo e nelle aree limitrofe: **infrastrutture e servizi connessi** (hub Interporto, hub Porto, hub Zona Commerciale di Misterbianco, hub Zona Industriale Piano Tavola, hub nuova stazione merci di Bicocca);
- **Incentivi e sgravi fiscali per l'acquisto per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica in aree private**, con riferimento al territorio della Città Metropolitana di Catania: **istituzione di un fondo** per il finanziamento di tali azioni;

- **Incentivi e sgravi fiscali per l'acquisto per la realizzazione di stazioni di rifornimento dei veicoli ad idrogeno**, con riferimento al territorio della Città Metropolitana di Catania: **istituzione di un fondo** per il finanziamento di tali azioni.

### 5.3.8 Regolamentazione delle merci e della logistica urbana e metropolitana

Lo Scenario 3 prevede la **Redazione del Piano per la Logistica Urbana e Metropolitana** al fine di regolamentare il trasporto delle merci nel territorio della Città Metropolitana di Catania (azione invariante per le opzioni 3A e 3B).

### 5.3.9 Infrastrutture stradali: nuove opere e adeguamenti della capacità e della sicurezza in ambito urbano ed extraurbano

Le azioni (nuove infrastrutture e adeguamenti) che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3, rivolte a migliorare la sicurezza (eliminazione di tratti o punti critici) e la capacità (incremento del numero massimo di veicoli che può transitare lungo l'arteria) della viabilità del territorio sono quelle di seguito sintetizzate. Per tale ambito sono presenti due opzioni infrastrutturali che danno vita a due scenari distinti: Scenario 3A: Terza corsia della Tangenziale, Scenario 3B: Nuova Tangenziale.

- **Realizzazione della Terza Corsia della Tangenziale di Catania** (con influenza diretta sull'Area Metropolitana e sulla città di Catania) – **Scenario 3A**: interventi infrastrutturali rivolte a modifiche della sezione stradale, variazione di tratti del tracciato stradale e realizzazione di ulteriori opere d'arte, al fine di potenziare la capacità, incrementare il livello di servizio dell'arteria stradale (qualità della circolazione stradale) in ambedue le direzioni di marcia ed accrescerne il livello di sicurezza;
- **Realizzazione di una nuova arteria con caratteristiche autostradali (Nuova Tangenziale)**, avente **funzione principale di attraversamento** dell'Area Metropolitana e in grado di connettere le principali viabilità dell'area (Autostrada Catania-Siracusa, A19, SS121, Strada Etna Sud, SP10, A18) – **Scenario 3B**: interventi infrastrutturali per la realizzazione della nuova arteria autostradale e delle connessioni con le altre principali viabilità;
- **Realizzazione di un'arteria di connessione tra Porto ed Interporto**, al fine di creare un **corridoio** destinato al traffico merci e **garantire lo spostamento preferenziale delle merci tra le due aree**: interventi infrastrutturali volti alla realizzazione di un asse di collegamento prioritario tra il Porto e l'Interporto per lo spostamento delle merci;
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della sicurezza di arterie urbane del comune capoluogo**, con riferimento a tutte le componenti di traffico e in particolare ai pedoni e ai ciclisti:
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunionalizzazione dell'asse viario** di accesso alle aree centrali della città di Catania dal lato sud, costituito dalle **vie Domenico Tempio, Cristoforo Colombo, Mulino Santa Lucia**;
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunionalizzazione dell'area del Faro Biscari e del Viale Kennedy** (Plaia);
  - ✓ **Adeguamento infrastrutturale e rifunionalizzazione della Via Dusmet**;
- **Interventi infrastrutturali volti all'incremento della capacità e della sicurezza di alcuni tratti e/o nodi** (con riferimento sia al tracciato in linea sia alle intersezioni e attenzionando la mobilità ciclistica) di **limitate arterie principali del territorio metropolitano**:



- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS121** “Catania-Paternò”;
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS120** “dell’Etna”;
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS284** “Occidentale Etnea”, con riferimento al tratto compreso tra Adrano e Bronte (il tratto tra Paternò e Adrano risulta oggetto di adeguamento nello Scenario Tendenziale);
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS114** “Orientale Sicula” (con attenzione anche alla ciclabilità);
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS417** “di Caltagirone”;
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni dell’asse viario** extraurbano costituito dalla **SS192** “della Valle del Dittaino” e della **SS288** “di Aidone”;
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS385** “di Palagonia” (con attenzione anche alla ciclabilità);
- ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni della SS124** “Siracusana” (tratto Bivio Gigliotto-Vizzini) (con attenzione anche alla ciclabilità);
- **Interventi di adeguamento infrastrutturale della viabilità di accesso ai centri urbani del territorio metropolitano**, al fine di consentire anche il miglioramento dei tempi di percorrenza delle linee di adduzione del trasporto pubblico:
  - ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni delle arterie** che consentono l’**accessibilità ai centri urbani dell’area della conurbazione** (Area Metropolitana), dell’**Area Pedemontana** e dell’**Area Ionica**;
  - ✓ **Adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni delle arterie** che consentono l’**accessibilità ai centri urbani dell’Area del Calatino**;
- **Interventi di adeguamento infrastrutturale della viabilità secondaria provinciale a servizio delle zone rurali del territorio metropolitano**: adeguamento e rifunionalizzazione di alcuni tratti ed intersezioni delle arterie che consentono l’accessibilità alle aree rurali.



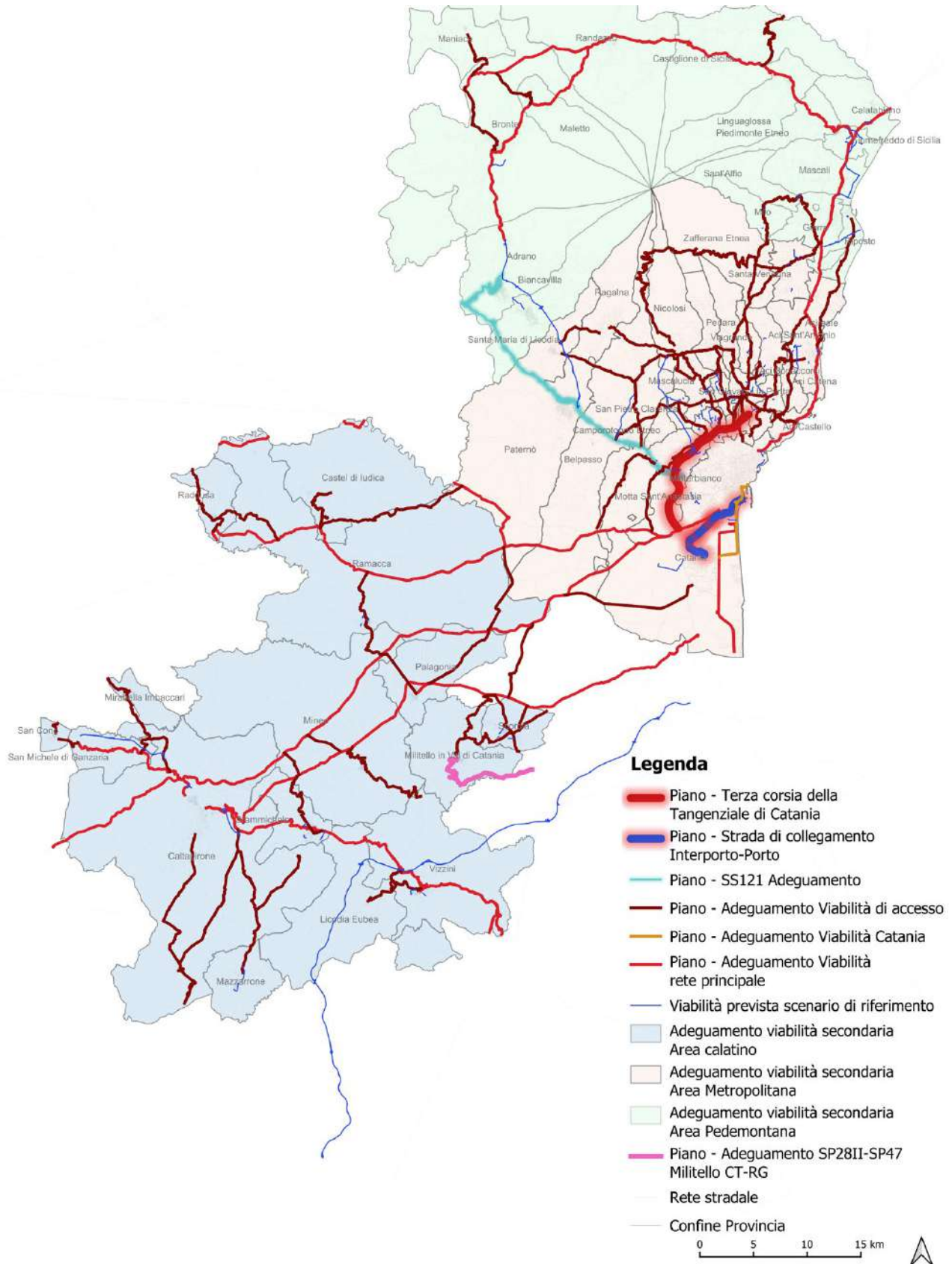


Figura 13 - Scenario 3A: interventi sulla rete stradale nel territorio metropolitano



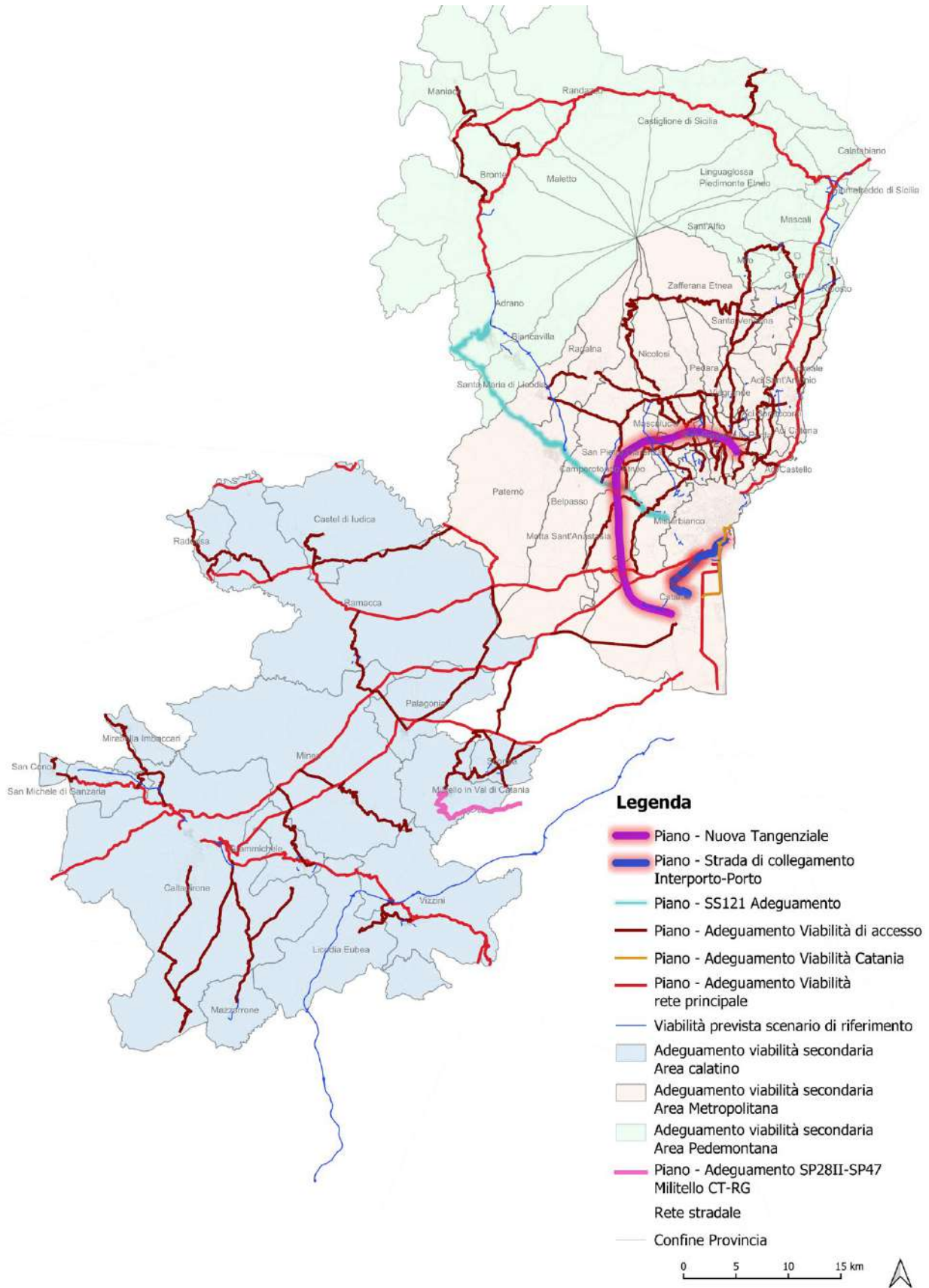


Figura 14 - Scenario 3B: interventi sulla rete stradale nel territorio metropolitano





### 5.3.10 Informazione e formazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile

Le azioni che caratterizzano tale ambito strategico dello Scenario 3 (invarianti per le opzioni 3A e 3B), rivolte ad incentivare la cultura della sicurezza e della sostenibilità (utilizzo di forme alternative di spostamento rispetto al trasporto privato motorizzato), sono principalmente le seguenti:

- **Campagne di sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile** (convegni sulla sicurezza stradale, campagne informative sui comportamenti di guida a rischio, campagne di sensibilizzazione rivolte alle categorie di utenti a maggior rischio, workshop tematici sui temi della mobilità sostenibile e sulla promozione del car pooling);
- **Incentivi alla cittadinanza al fine di incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico** (abbonamenti a prezzo agevolato per alcune categorie di utenti, voucher e buoni mobilità per incentivare l'intermodalità, con riferimento ad alcune categorie di utenti).

## 6 INQUADRAMENTO AREA DI STUDIO

Il territorio della Città Metropolitana di Catania risulta essere un'area di grande importanza strategica per quanto concerne le aree naturalistiche in quanto interessato da ben tre dei quattro Parchi Regionali presenti in Sicilia oltre a comprendere, al suo interno, numerose riserve naturali ed un cospicuo numero di aree ZSC e Zps della Rete Natura 2000.

I Parchi Regionali nel territorio della Città Metropolitana di Catania sono di seguito elencati:

1. Parco dell'Etna: istituito nel 1987, è interamente compreso nel territorio provinciale di Catania, ha un'estensione di circa 59.000 ettari ed interessa i territori di 20 comuni del territorio metropolitano;
2. Parco dei Nebrodi: istituito nel 1993, con i suoi circa 86.000 ettari, è la più grande area naturale protetta della Sicilia e interessa, nella Città Metropolitana di Catania, i territori dei comuni di Bronte, Maniace e Randazzo;
4. Parco fluviale dell'Alcantara: istituito nel 2001 attorno al bacino del fiume da cui prende il nome, si estende per circa 2.000 ettari e interessa, nel territorio provinciale di Catania, i comuni di Calatabiano, Castiglione di Sicilia e Randazzo.

Le Riserve naturali presenti nel territorio della Città Metropolitana di Catania sono di seguito elencate:

- 1) R.N.I. Isola Lachea e Faraglioni dei Ciclopi - 3,4 ha – Comune di Acicastello;
- 2) R.N.I. Complesso Immacolatelle e Micio Conti - 69,9 ha – Comune di San Gregorio;
- 3) R.N.O. Fiume Fiumefreddo - ha 80,5 – Comune di Fiumefreddo;
- 4) R.N.O. Oasi del Simeto - ha 1.859,16 – Comune di Catania;
- 5) R.N.O. Bosco di Santo Pietro - ha 6.559,37 – Comune di Caltagirone;
- 6) R.N.O. La Timpa di Acireale – ha 225,34 – Comune di Acireale;
- 7) R.N.O. Serra del Re – ha 1.298,12 – Comune di Bronte;
- 8) R.N.O. Lago Tre Arie – ha 212,6 – Comune di Randazzo;

I Siti Natura 2000 (Zone Speciali di Conservazione ZSC e le Zone a protezione Speciale ZPS) sono delle aree d'interesse naturalistico costituenti la Rete Natura 2000, un sistema coordinato di livello europeo istituito appositamente per la conservazione della diversità biologica ed in particolare per la tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali, individuate e regolamentate dall'Unione Europea tramite le Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, comunemente note come Direttiva "Habitat" e Direttiva "Uccelli". A livello nazionale, l'individuazione della rete Natura 2000 è stata realizzata dalle singole Regioni, anche tramite l'ausilio delle Province regionali, nell'ambito di un processo coordinato dal livello centrale.

I siti della Rete Natura 2000, oltre ad individuare varie zone d'interesse e di protezione ambientale, ricomprendono, nella quasi totalità ed allargandone spesso i confini, le aree già sottoposte a riserva. All'interno della Città Metropolitana di Catania sono stati istituiti ventinove siti Natura 2000, di cui 27 ZSC, un SIC marino e sei ZPS, ricadenti quasi esclusivamente nel territorio provinciale.



## ELENCO DEI SITI NATURA 2000 DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CATANIA

	CODICE	DENOMINAZIONE	ZSC	SIC	ZPS	SUP (Ha)
1	ITA070001	Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga	ZSC			1837
2	ITA070002	Riserva naturale Fiume Fiumefreddo	ZSC			108
3	ITA070003	La Gurna	ZSC		ZPS	41
4	ITA070004	Timpa di Acireale	ZSC			236
5	ITA070005	Bosco di Santo Pietro	ZSC			7236
6	ITA070006	Isole dei Ciclopi	ZSC			2,54
7	ITA070007	Bosco del Flascio	ZSC			3022
8	ITA070008	Complesso Immacolatelle, Micio Conti, boschi limitrofi	ZSC			69
9	ITA070009	Fascia altomontana dell'Etna	ZSC			5951
10	ITA070010	Dammusi	ZSC			2051
11	ITA070011	Poggio S. Maria	ZSC			807
12	ITA070012	Pineta di Adrano e Biancavilla	ZSC			2378
13	ITA070013	Pineta di Linguaglossa	ZSC			605
14	ITA070014	Monte Baracca, Contrada Giarrita	ZSC			1716
15	ITA070015	Canalone del Tripodo	ZSC		ZPS	1946
16	ITA070016	Valle del Bove	ZSC		ZPS	3101
17	ITA070017	Sciare di Roccazzo della Bandiera	ZSC		ZPS	2760
18	ITA070018	Piano dei Grilli	ZSC		ZPS	1239
19	ITA070019	Lago Gurrada e Sciare di S. Venera	ZSC			1519
20	ITA070020	Bosco di Milo	ZSC			82
21	ITA070021	Bosco di S. Maria La Stella	ZSC			133
22	ITA070022	Bosco di Linera	ZSC			44
23	ITA070023	Monte Minardo	ZSC			501
24	ITA070024	Monte Arso	ZSC			124
25	ITA070025	Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto	ZSC			748
26	ITA070026	Forre laviche del Fiume Simeto	ZSC			1377
27	ITA070027	Contrada Sorbera e Contrada Gibiotti	ZSC			1439
28	ITA070028	Fondali di Acicastello (Isola Lachea – Ciclopi)		SIC marino		619
29	ITA070029	Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce			ZPS	6194

I parchi e le riserve naturali, compresa la loro istituzione, sono regolati principalmente dalla L.R. 6 maggio 1981 n. 98, modificata e integrata dalla L.R. 9 agosto 1988 n. 14, nonché dal Testo coordinato del 12 ottobre 1996 che comprende, oltre alle succitate leggi, anche la Legge 71/95, la Legge 16/96 e la Legge 34/96.

Il profilo paesaggistico, naturalistico, storico e culturale di cui fa parte il territorio della Città Metropolitana di Catania, appartiene principalmente al massiccio vulcanico dell'Etna ed al paesaggio della piana di Catania. In particolare, detto territorio si contraddistingue per una elevata presenza di attività industriali nella zona di Pantano d'Arce (Piana di Catania) ma al contempo presenta ambienti naturali caratterizzati da una elevata ricchezza vegetazionale, floristica e faunistica unica in Sicilia.



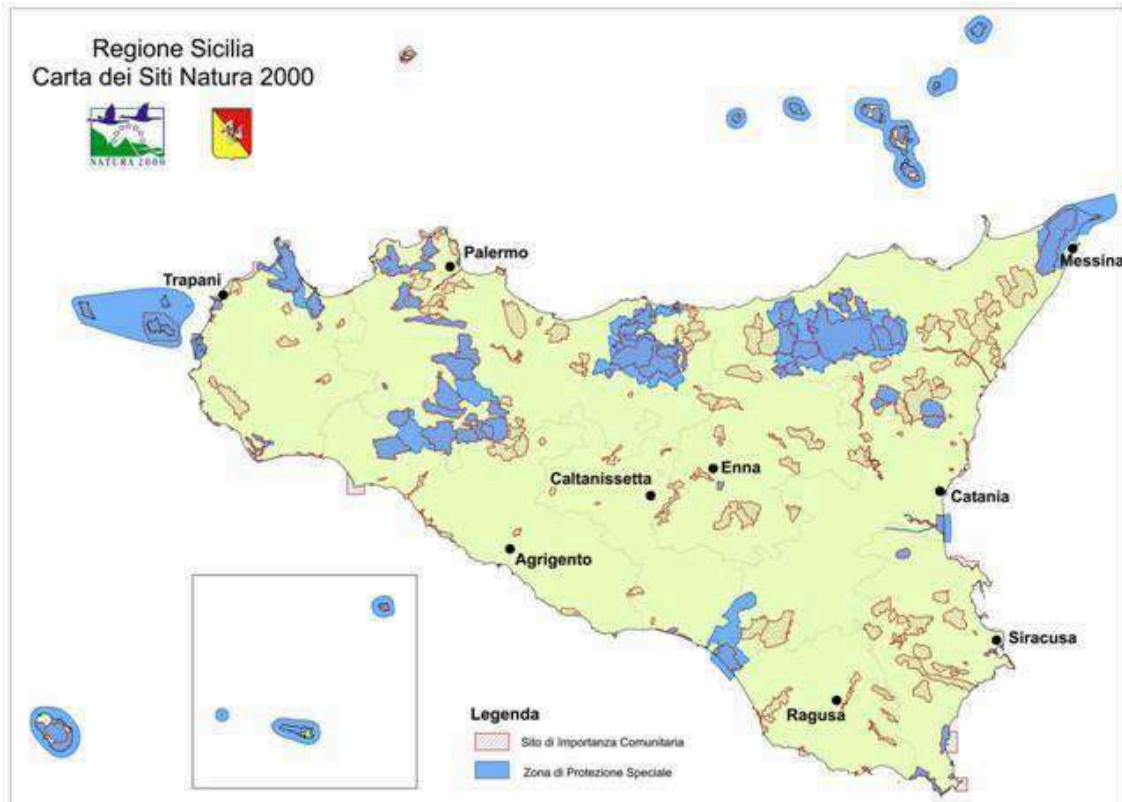


Figura 15 - Siti Natura2000 ricadenti all'interno del territorio siciliano

### 6.1 ITA070001 - Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga

Area di grande interesse naturalistico sia dal punto di vista floristico-vegetazionale che da quello faunistico. Sotto il profilo paesaggistico il territorio si presenta caratterizzato da complessi dunali costieri, da zone umide retroduali, da corsi d'acqua di medie e grosse portate e zone di foce. Geologicamente l'area si presenta caratterizzata prevalentemente da argille, sabbie alluvionali e sabbie litorali. Dal punto di vista climatico l'area è interessata da un clima termomediterraneo secco inferiore con precipitazioni medie annue di circa 500 mm e temperature medie annue che si aggirano intorno ai 18 °C. Gli aspetti vegetazionali naturali più significativi sono le comunità anfibe che si insediano lungo i corsi d'acqua e nella vecchia foce. Si tratta di associazioni a grosse elofite rientranti nei *Phragmito-Magnocaricetea*. Nelle depressioni umide salmastre retrostanti il cordone dunale si insedia una vegetazione alofila perenne dei *Sarcocornietea* e ad elofite degli *Juncetea maritimi*. Sul cordone dunale si insediano aspetti purtroppo abbastanza degradati degli *Ammophiletea* e dei *Malcolmetalia*.

Area di grande interesse per la peculiarità di ambienti e per rappresentare un'oasi di sosta e rifugio per una ricca ed articolata avifauna. Si rinvengono aspetti di vegetazione palustre, salmastra di lagune inondate e psammofile. Il perimetro del sito comprende una delle aree umide più importanti della piana di Catania ed ospita dei nuclei nidificanti di *Anatidi* e *Ardeidi* tra i più importanti della Sicilia. Tra le specie più rilevanti sono da citare la *Moretta tabaccata*, che qui presenta l'unico sito regolare di nidificazione in Sicilia, o il *Pollo sultano*, recentemente reintrodotta alla foce del fiume Simeto. Altre specie ugualmente importanti hanno colonizzato stabilmente il sito in questi ultimi anni, quali l'*Airone guardabuoi*, il *Canapiglia* e, dal 2004, il *Mignattaio*. L'integrità degli habitat naturali, dalla foce all'invaso di Ponte Barca, in questi ultimi anni sono rimaste abbastanza stabili, con alcune situazioni

locali che hanno presentato dei miglioramenti. Ricca e diversificata anche l'erpetofauna, che comprende la maggior parte delle specie siciliane meritevoli di tutela e la fauna invertebrata ricca di numerosi endemiti siculi e specie rare ed estremamente localizzate.

3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1130			0.1		P	D			
1150			22.06		M	B	C	B	B
1210			0.1		M	C	C	B	C
1310			45.08		M	B	C	B	B
1410			0.1		M	B	B	B	B
1420			93.38		M	A	B	B	B
1430			0.1		M	C	C	C	C
2110			23.31		M	B	B	B	B
2120			11.47		M	C	C	C	C
2210			0.1		M	C	C	C	C
2230			23.24		M	C	C	C	C
2270			28.35		P	D			
3280			34.74		M	C	C	B	C
3290			8.02		P	D			
5330			3.6		P	D			
6220			47.9		M	C	C	C	C
92A0			2.88		P	D			
92D0			81.2		M	B	B	B	B

Figura 16 – Tipi di habitat presenti nel sito ITA070001 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.2 ITA070002 - Riserva naturale Fiume Fiumefreddo

Il sito include un corso d'acqua perenne alimentato da sorgenti freatiche che si sviluppa per circa un chilometro e mezzo dalla foce. Le acque sono molto fredde e prima che venissero captate per approvvigionamento idrico urbano erano piuttosto profonde e interessate da una forte corrente. Il Fiume Fiumefreddo sfocia sulla costa ionica sabbiosa a nord di Catania, all'interno dalla fascia bioclimatica termomediterranea subumida inferiore. Lungo il corso d'acqua si sviluppa una vegetazione igrofila sia sommersa a *Ranunculus penicillatus* che anfibia ad *Apium nodiflorum* e *Nasturtium officinale*. Un ampio tratto delle sponde ospita una vegetazione ad elofite ricca in *Phragmites australis* e varie specie di *Carex*. Nei tratti più nitrificati delle sponde si rinviene invece una vegetazione subnitrofila ad *Angelica sylvestris*.

Si tratta di un'area di alto valore naturalistico per la presenza di specie e di comunità vegetali molto specializzate e rare legate alle acque fredde e profonde del fiume Fiumefreddo. La maggior parte di questi aspetti vegetazionali igrofili risultano rarissimi in Sicilia e meritano una attenta salvaguardia. Significativa è inoltre la localizzazione in prossimità della sorgente di una delle poche colonie siciliane di *Cyperus papyrus*. Si rinvergono inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Le particolari condizioni ecologiche consentono di ospitare nel corso d'acqua e nella sua golena una peculiare fauna, che risulta influenzata da tali condizioni risultando ben più ricca e diversificata rispetto a quella di altri torrenti e fiumi planiziali, soprattutto per quanto riguarda gli invertebrati dulcaquicoli o tipici delle aree golenali. Molte sono, infatti, le specie endemiche e/o rare e molto localizzate che in Sicilia è possibile rinvenire soltanto a quote collinari e montane, ma che qui trovano condizioni idonee alla loro sopravvivenza.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1210			1.31		M	B	C	C	C
1410			1.28		M	C	C	B	C
2110			2.16		M	C	C	C	C
3150			0.1		P	D			
3260			0.54		M	B	C	B	A
6420			0.1		M	B	C	C	B
92A0			5.45		M	C	C	C	C

Figura 17 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070002 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.3 ITA070003 - La Gurna

Interessante ambiente palustre costiero (caratterizzato da acque dolci), relitto di una vasta zona paludosa alle falde dell'Etna, attualmente interessata da varie attività antropiche, soprattutto urbanizzazione. Geologicamente nell'area della Gurna si hanno depositi argillosi riferibili alle argille marnose azzurre del Pleistocene inferiore-medio. A queste si accompagnano talora depositi sabbiosi conglomeratici quali ultimo ciclo di sedimentazione quaternaria, prima che si determinasse un sollevamento tettonico con l'emersione dell'area. Sotto il profilo idrogeologico la Gurna è alimentata da acque freatiche provenienti dai versanti dell'Etna, le quali affiorano in corrispondenza dei depositi argillosi che costituiscono questa fascia costiera. Le acque non potendo defluire ristagnano e costituiscono la palude, un tempo prima della bonifica molto più estesa. Si tratta di acque piuttosto fredde anche durante il periodo estivo, le quali presentano una debolissima concentrazione salina pur essendo prossime al mare. L'area è interessata da un clima termomediterraneo sub-umido con precipitazioni medie annue di circa 800 mm e temperature medie annue che si aggirano intorno ai 17 °C.

Zona palustre costiera con una flora idrofila e igrofila molto specializzata, sito di sosta per avifauna migratoria. Rappresenta uno dei pochi esempi di ambiente umido attualmente osservabile lungo il litorale ionico a nord di Catania. Si presenta ancora ben conservato con numerosi esempi di vegetazione sommersa e anfibia, rappresentata da associazioni piuttosto rare e di notevole interesse naturalistico di cui oggi esistono pochi altri esempi sull'isola. Si tratta di un ambiente palustre relitto di una più vasta zona paludosa che un tempo si estendeva alle falde dell'Etna. Il sito non è distante dalla R.N.O. del Fiume Fiumefreddo, dalla quale è tuttavia separata da ambienti fortemente antropizzati che hanno interrotto alcuni importanti corridoi ecologici che andrebbero ripristinati. Attualmente, in relazione alla elevata antropizzazione dei territori circostanti, al suo elevato grado di isolamento ed alle estese opere di bonifica che hanno interessato anche il territorio compreso all'interno del perimetro della ZPS, l'avifauna ospitata si presenta in netta diminuzione ed il sito sta perdendo sempre più significato per la conservazione dell'avifauna. Sarebbe urgente sottoporre quest'area a strette misure di salvaguardia e ad interventi di restauro ambientale, al fine di preservare e recuperare, sebbene parzialmente, ciò che rimane in stato di naturalità e/o seminaturalità.



## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1210B			15.36		M	B	B	C	C
1410B			1.5		M	C	C	B	C
2110B			0.64		P	D			
2230B			1.6		M	C	B	C	C
3150B			0.1		P	D			
3260B			0.23		M	B	B	B	B
6420B			2.56		M	C	B	C	B
92A0B			0.64		M	C	C	C	C

Figura 18 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070003 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.4 ITA070004 - Timpa di Acireale

Questa area include un tratto costiero del versante ionico settentrionale dell'Etna. Essa risulta costituita da rocce laviche di vari periodi con quota massima di circa 200 m. Il bioclimate rientra nel termomediterraneo inferiore con ombrotipo subumido superiore. Si tratta di un territorio prevalentemente roccioso direttamente influenzato da fattori marini. Abbastanza diffusa è qui la macchia termofila ad *Euphorbia dendroides*, che ricopre i costoni rocciosi più esposti, mentre le superfici più protette presentano lembi di boschi decidui a *Quercus virgiliana*. Ben rappresentati sono le praterie perenni ad *Hyparrhenia hirta* e gli aspetti sub-alofili a *Crithmum maritimum* che colonizza le scogliere marine.

Si tratta di un'area tettonica di importanza regionale con formazioni vegetali di rilevante valore naturalistico, in un territorio fortemente antropizzato ed urbanizzato. L'importanza del sito, malgrado il suo elevato grado di antropizzazione ed il suo relativo degrado, deriva dal rappresentare il lembo boscato a più di bassa quota del versante orientale etneo. Esso rappresenta un residuo dell'ormai mitico Bosco di Aci, che ancora agli inizi dell'800 ricopriva, a parere di RECUPERO (1815), un'ampia fascia del versante orientale dell'Etna. Questi lembi rappresentano attualmente le uniche aree naturali dove si è conservata una porzione della ben più ricca ed articolata fauna silvicola della fascia pedemontana etnea e rappresentano siti di rifugio per numerose specie di Vertebrati che altrimenti sarebbero già scomparse dall'intera area. Esso conserva ancora una significativa frazione della fauna invertebrata dei boschi pedemontani dell'Etna con numerosi endemismi e specie rare e molto localizzate. L'importanza strategica del sito per la tutela della biodiversità risulta quindi del tutto evidente.



## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1170			2.44		P	D			
5330			38.81		M	B	C	C	C
6220			7.09		M	B	C	C	C
8210			2.21		M	C	C	C	C
91AA			37.75		M	C	A	C	C
9340			0.06		M	C	C	C	C

Figura 19 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070004 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.5 ITA070005 - Bosco di Santo Pietro

Il sito include un'area interna della Sicilia con quote comprese fra i 200 e i 350 m, caratterizzata da substrati sabbiosi, rappresentati in massima parte da paleodune, frammisti ad affioramenti calcarenitici, calcarei e marnosi. Il bioclimate è di tipo termomediterraneo superiore secco superiore. Abbastanza diffuse sono le formazioni boschive a *Quercus suber* che ricoprono spesso estese superfici, limitatamente ai substrati sabbiosi. Più rari sono i boschi termofili a *Quercus ilex* localizzati su substrati calcarei o calcarenitici. Fra gli aspetti di degradazione ben rappresentate sono le garighe psammofile ad *Helichrysum stoechas* e quelle dei substrati calcarei a *Rosmarinus officinalis* ed *Erica multiflora*, mentre più rari sono le praterie ad *Hyparrhenia hirta*. Di un certo rilievo sono i praticelli effimeri, in cui si localizzano numerose specie rare ed endemiche.

L'importanza del sito risiede nella presenza di sugherete termofile, formazioni forestali ormai divenute piuttosto rare sull'isola e di formazioni secondarie come garighe, praterie e praticelli effimeri in cui si localizzano specie endemiche o rare di notevole interesse fitogeografico, alcune delle quali menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. L'elevata eterogeneità ambientale che lo caratterizza consente la permanenza di una ricca ed articolata fauna, che qui trova rifugio ed ospitalità in un contesto che risulta drasticamente impoverito di ambienti naturali per le profonde modifiche apportate dall'azione dell'uomo (urbanizzazioni, coltivazioni, fitto reticolo di strade, sistemazioni idrauliche dei corsi d'acqua, etc.). Fra i Vertebrati, particolare interesse riveste l'avifauna, con specie rare e sempre molto localizzate in Sicilia (*Hieraetus pennatus*, *Merops apiaster*, *Alectoris greca witaikeri*) che utilizzano il sito per la nidificazione o per lo svernamento, ed anche l'erpetofauna che annovera la maggior parte delle specie siciliane meritevoli di tutela. La fauna invertebrata si presenta molto diversificata e ricca di endemiti, talora estremamente localizzati nella nostra isola, e di specie rare stenoece e stenotope.





## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1430			5.44		P	D			
2230			1.0		M	B	B	A	B
3170			0.1		P	D			
5330			487.83		M	C	C	C	C
6220			132.63		M	B	C	C	C
92A0			6.9		P	D			
92D0			64.13		P	D			
9330			885.33		M	B	C	B	B
9340			302.2		M	B	C	B	B

Figura 20 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070005 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.6 ITA070006 - Isole dei Ciclopi

In questo sito rientrano alcuni isolotti basaltici residui di affioramenti lavici relativi alle prime fasi di vulcanesimo sottomarino dell'Etna. Il bioclimate rientra nel termomediterraneo inferiore con ombrotipo subumido superiore. La vegetazione, a causa delle quote relativamente basse degli scogli risulta poco differenziata e povera floristicamente. Si rinvencono essenzialmente aspetti alofili a *Crithmum maritimum* e *Lotus cytisoides*, come pure cespuglieti subalofili a *Senecio bicolor* o alo-nitrofilo a *Suaeda vera*. In queste stazioni sono presenti praticelli effimeri subalofili a *Frankenia pulverulenta*. Nei tratti più elevati si osservano lembi di macchia ad *Euphorbia dendroides*.

Si tratta di un'area di particolare richiamo turistico per la sua bellezza paesaggistica. Si rinvencono, inoltre, diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. La fauna, per quanto non particolarmente ricca ed articolata, in considerazione anche delle ridotte dimensioni dell'isola, ospita un endemismo microinsulare, *Podarcis sicula ciclopica* (Taddei, 1949), presente anche a Faraglione Grande, estremamente localizzato e vulnerabile, meritevole di rigorosa tutela.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1170			1.54		G	B	C	B	B
1310			0.02		G	B	C	B	B
1430			0.46		G	C	C	C	C
5330			0.09		G	C	C	C	C
6220			0.01		G	C	C	C	C

Figura 21 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070006 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.7 ITA070007 – Bosco del Flascio

L'area in esame coincide con l'alto bacino del fiume Flascio ubicato sul versante meridionale dei Nebrodi. Le quote sono comprese fra 900 e 1600 m, con substrati normalmente silicei rappresentati



da flysch, scisti e gneiss. Il bioclina rientra nel mesomediterraneo subumido superiore. Lungo i versanti della valle si rinvengono formazioni boschive abbastanza estese e ben conservate costituite prevalentemente da faggete termofile, cerrete, leccete e querceti misti. Ben rappresentate sono pure le formazioni erbacee come i prati-pascoli mesofili e i prati umidi. Lungo il corso del fiume sono presenti aspetti igrofili erbacei o camefitici e boscaglie a salici e pioppi.

Si tratta di un sito abbastanza significativo riguardante un'area fluviale interessata da formazioni boschive montane, soprattutto a caducifoglie, con vari aspetti di degradazione sia erbacei che arbustivi. Frequenti sono gli aspetti igrofili legati ad acque sorgive, in cui si localizza il raro endemismo *Petagnia saniculifolia*, e all'alveo fluviale. Qui si trovano anche diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Il sito ospita una interessante erpetofauna, che annovera una cospicua porzione delle specie siciliane, alcune delle quali meritevoli di attente e mirate misure di salvaguardia. Molto ricca ed articolata la fauna invertebrata sia per quanto riguarda le specie dulcaquicole e riparie, che quelle nemorali. Numerosi sono gli endemiti siculi e talora nebrodensi e/o le specie rare e stenotope. Di notevole interesse anche l'artropodofauna degli ambienti aperti (prati e pascoli) con specie ad ampia valenza ecologica, ma anche elementi faunistici di più antica origine legati alle fasi climatiche caldo-xeriche che hanno caratterizzato la fine del Terziario. Queste specie, rimaste accantonate e sopravvissute in limitati distretti durante le successive fasi temperato-umide e le glaciazioni quaternarie, in tempi recenti hanno trovato nei pascoli un ambiente in cui espandersi, entrando in competizione con quelle ad ampia valenza ecologica; esse potrebbero trovarsi in condizioni critiche in caso di degradazione e impoverimento di questo ambiente.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3150			0.07		P	D			
3260			0.1		M	C	C	C	C
3280			1.13		P	D			
6220			1.92		P	D			
6420			2.97		M	C	C	C	C
6430			1.0		M	C	C	B	C
6510			636.64		M	A	A	A	A
8130			1.0		M	C	C	C	C
91AA			824.08		M	B	B	B	B
91M0			495.04		M	C	C	C	C
9210			70.9		M	A	A	A	A
9260			1.0		M	C	C	B	B
92A0			43.52		M	C	C	C	C
9340			1.0		P	D			
9380			5.43		P	D			

Figura 22 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070007 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.8 ITA070008 – Complesso Immacolatelle, Micio Conti, Boschi limitrofi

Si tratta di un'area interessata da grotte di scorrimento lavico ubicata nei pressi di San Gregorio a quote comprese fra i 200 e 300 m. Essa rientra nella fascia bioclimatica termomediterranea con

ombrotipo subumido superiore. Essa si presenta attualmente piuttosto degradata con la presenza di aree coltivate ed incolte.

La vegetazione naturale è rappresentata da piccoli lembi di macchia ad *Euphorbia dendroides* e da limitati nuclei di *Quercus virgiliana*. Nelle stazioni rocciose di tipo semirupestre si insediano aspetti casmofili a *Cheilanthes maderensis*, mentre sulle superfici più pianeggianti si rinvengono praticelli effimeri.

Complesso di grotte vulcaniche, con lembi boscati a prevalenza di roverella ed aspetti a macchia mediterranea in un ambito territoriale interessato da una progressiva ed incontrollata espansione urbanistica. Il sito, malgrado il suo relativo degrado, conserva ancora numerosissime valenze naturalistiche che assumono un valore ancora più elevato considerando il contesto fortemente antropizzato nel quale esse riescono a permanere. La chiroterofauna è particolarmente ricca ed articolata e la sua presenza è certamente legata alle cavità vulcaniche che offrono dei roost particolarmente idonei. Le grotte ospitano inoltre una peculiare artropodofauna ricca di endemiti siculi, talora estremamente localizzati, specie rare o dagli interessanti adattamenti alla vita troglobia, quali ad esempio *Orectis proboscidata*, presente nel sito con una popolazione troglodila che rappresenta l'unico caso di adattamento alla vita nelle grotte che sia finora noto per questo taxon, le cui larve vivono all'interno della cavità nutrendosi di radici. Di notevole interesse anche la fauna invertebrata silvicola, che rappresenta una frazione significativa di quella originaria che un tempo disponeva certamente di aree più ampie ed in migliore stato di conservazione ed il cui studio riveste quindi un grande interesse scientifico, annoverando fra l'altro molti endemiti e specie stenotopie e stenoecie.

[Back to top](#)

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
5330			3.35		G	C	C	C	C
6220			15.89		G	B	C	B	B
8220			0.5		G	B	C	B	B
8320			1.53	12	G	C	C	C	C
91AA			11.6		G	B	C	B	B

Figura 23 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070008 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.9 ITA070009 – Fascia altomontana dell'Etna

In questo sito ricade la parte cacuminale dell'Etna, vulcano attivo quaternario. L'area risulta compresa tra 1800 e 3300 m ed in relazione alle quote è interessata da un bioclimate oromediterraneo o crioromediterraneo con ombrotipo compreso fra l'umido inferiore e l'umido superiore. Inoltre, fra la prima metà del periodo autunnale e la prima metà di quello primaverile i versanti dell'edificio vulcanico sono coperti da uno spesso strato nevoso. Nella zona più elevata si osserva il deserto vulcanico per l'assenza quasi totale di vegetazione dovuto sia alla rigidità del clima che all'attività vulcanica. Tra i 2000 e i 2700 m circa sulle superfici non interessate da colate laviche recenti si istaura una vegetazione orofila pulvinare rappresentata da un aspetto più diradato ed impoverito a dominanza di *Anthemis aetnensis* e *Rumex aetnensis* o nelle stazioni a quote inferiori da formazioni ad *Astragalus siculus*. Frammisti agli astragaleti, nelle stazioni più rocciose, si rinvengono arbusteti nani ad *Juniperus hemisphaerica* e *Berberis aetnensis*. Sotto i 2000 m sono presenti le formazioni

forestali rappresentate da faggete, limitatamente a suoli più maturi, da pinete a *Pinus nigra ssp. calabrica* nelle stazioni più rocciose, e da betuleti a *Betula aetnensis* nei tratti più sabbiosi. tratta di un sito di notevole interesse naturalistico e paesaggistico, in quanto coincide con l'area cacuminale dell'Etna interessata periodicamente da intense attività vulcaniche. Su questi versanti si insedia inoltre una vegetazione estremamente specializzata ed esclusiva del vulcano, in cui si concentrano numerosi endemismi che hanno un ruolo fisionomicamente rilevante nell'ambito di queste comunità. Molte di queste specie sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, alcune delle quali menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Si tratta di un territorio che presenta condizioni difficili per la fauna che incontra svariate difficoltà da quelle trofiche, alla estrema aridità estiva, alle temperature rigide dell'inverno, caratterizzato da lunghi periodi di innevamento, alle frequenti eruzioni vulcaniche con un forte disturbo per le comunità animali. Tali condizioni estreme richiedono numerosi adattamenti, compresa la capacità di ricolonizzare in tempi relativamente rapidi le aree interessate dalle colate e dalla pioggia di ceneri e lapilli. Per questo motivo la fauna della zona sommitale dell'Etna riveste un grande interesse scientifico. I vertebrati sono scarsamente rappresentati, mentre la maggiore biodiversità si registra fra gli invertebrati che annoverano numerosi endemiti siculi alcuni dei quali estremamente localizzati, come ad esempio il *Coleottero Lionychus fleischeri focarilei*, che vive esclusivamente nelle aree sommitali del vulcano, all'interno dei canaloni e delle fenditure profonde della lava.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			1109.99		M	A	A	A	A
6220			2.51		P	D			
8130			26.41		P	D			
8220			39.23		M	B	B	B	B
8320			185.65	1	M	A	A	A	A
9210			103.26		M	B	B	A	B
9530			122.54		M	A	B	A	A

Figura 24 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070009 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.10 ITA070010 – Dammusi

Questo sito è ubicato sul versante settentrionale dell'Etna, con superfici poste a quote comprese fra i 1500 e 2400 m. Si rinvengono aree interessate da affioramenti rocciosi interposti a stazioni con suoli molto maturi ed evoluti. Il bioclimate è compreso fra il supramediterraneo e l'oromediterraneo con ombrotipo compreso fra il subumido inferiore ed il subumido superiore. Alle quote più elevate, sopra i 1800-2000 m prevale la vegetazione pulvinare ad *Astragalus siculus* o ad *Anthemis aetnensis*, mentre a quote inferiori si rinvengono lembi di faggete sui suoli più maturi o pinete a *Pinus nigra ssp. calabrica* nelle stazioni più rocciose.

Frequenti sono i campi lavici interessati da aspetti di vegetazione pioniera. L'importanza del sito è legata soprattutto alla presenza di estese aree rocciose e sciare colonizzate da aspetti di vegetazione pulvinare o erbacea molto specializzata e di notevole valore naturalistico, frammiste ad aree interessate da vegetazione forestale, le cosiddette dagale. Di particolare rilievo per il loro interesse

turistico sono le grotte laviche di scorrimento, alcune molto profonde e spettacolari. Si rinvennero, inoltre, diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. La fauna per quanto, in relazione alle difficili condizioni ambientali, non si presenta ricca ed articolata, riveste notevole interesse scientifico, soprattutto per quanto riguarda gli invertebrati che presentano un buon numero di specie endemiche, stenotopie e stenoecie, alcune delle quali legate ad alcune delle numerosissime cavità laviche, o alle dagale che caratterizzano fortemente il sito in oggetto.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090B			469.31		M	B	C	A	B
6220B			1.0		P	D			
8130B			0.1		M	B	C	B	B
8220B			0.1		M	A	B	A	B
8320B			1253.89	1	M	A	C	A	A
91AA0			124.11		M	C	C	B	C
9210B			146.69		M	A	B	A	A
9260B			5.55		P	D			
9530B			0.55		P	D			

Figura 25 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070010 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.11 ITA070011 – Poggio S. Maria

Si tratta di un'area caratterizzata essenzialmente da estesi affioramenti argillosi di tipo calanchivo. In alcuni punti l'affioramento della falda freatica determina il costituirsi di aree umide anche abbastanza estese con tratti impaludati. All'interno del sito ricadono pure alcuni tratti fluviali del fiume Simeto, come pure delle superfici ricoperte da coltri laviche. Il bioclimate è di tipo termo-mediterraneo superiore con ombrotipo subumido inferiore. La vegetazione è rappresentata da praterie steppiche a *Lygeum spartum* o talora a *Hyparrhenia hirta*, come pure da cespuglieti alo-subnitrofilo a varie specie di *Salsola*, *Suaeda vera* e *Atriplex halimus*. Frequenti sono pure formazioni igrofile ad elofite in cui dominano *Phragmites australis*, *Schoenoplectus tabernemontani*, *Typha angustifolia*, *Apium nodiflorum*, *Cyperus distachyos*, *Carex divisa*, *Juncus subulatus*, ecc. Significativa è inoltre la presenza di alcune terofite subalofile molto rare, le quali formano dei praticelli effimeri, frequenti soprattutto nelle zone costiere. Questo sito presenta un notevole interesse naturalistico in quanto si tratta di una delle poche aree interne caratterizzate da aspetti vegetazionali igrofilo di tipo subalofilo normalmente legati ad ambienti costieri. Inoltre, sono localizzate in questi habitat umidi specie molto rare sull'isola, alcune delle quali endemiche, ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Sulla base delle attuali conoscenze *Pucinellia gussonei*, endemita sicula, si rinviene soltanto in questo sito. Molto ricca ed articolata si presenta la fauna invertebrata, in particolare quella dulcaquicola, con numerose specie che in Sicilia risultano sempre molto rare e localizzate.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
13100			2.75		M	A	C	A	B
14300			9.92		M	B	C	B	B
31500			0.51		P	D			
32800			2.74		P	D			
32900			116.93		M	B	C	B	B
53300			8.12		P	D			
62200			269.38		M	B	C	B	B
91AA0			10.12		P	D			
92D00			5.28		P	D			

Figura 26 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070011 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.12 ITA070012 – Pineta di Adrano e Biancavilla

Quest'area localizzata sul versante occidentale dell'Etna a quote comprese tra 1500 e 2000 m, è rappresentata da antiche colate laviche. Il bioclimate rientra nel supramediterraneo subumido inferiore e in parte nell'oromediterraneo subumido superiore. Le superfici sono coperte prevalentemente da pinete a *Pinus nigra ssp. calabrica*, talora frammiste a piccoli lembi di faggete o di pioppete. A quote più basse si rinvengono formazioni a *Quercus congesta*. Nelle stazioni più aperte e rocciose si insediano cespuglieti diradati e praticelli effimeri.

L'importanza di questo sito risiede nella presenza di estese pinete orofile a pino calabro, che assume un rilevante ruolo paesaggistico. Si rinvengono inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D). Il sito risulta importante e strategico per garantire la presenza sull'Etna di vertebrati a rischio, o vulnerabili, quali l'*Aquila reale*, il *Gatto Selvatico* e la *Testuggine di Hermann*. Molto diversificata risulta la fauna invertebrata, ricca di numerose specie endemiche, talora note soltanto per il comprensorio etneo.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
40900			129.39		M	B	C	B	C
62200			129.72		M	B	C	B	C
81300			0.1		M	B	C	B	B
83200			580.14	1	M	B	B	B	B
91AA0			129.36		M	B	C	B	B
92100			0.1		M	C	C	B	C
92600			5.54		P	D			
93400			1.0		P	D			
95300			1117.44		M	A	A	B	B

Figura 27 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070012 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)



### 6.13 ITA070013 – Pineta di Linguaglossa

Il sito è localizzato sul versante nord-orientale dell'Etna a quote comprese tra 1300 e 1600 m, all'interno della fascia bioclimatica supramediterranea umida. Esso risulta caratterizzato da colate laviche molto antiche colonizzate essenzialmente da maestose pinete a *Pinus nigra ssp. calabrica*, frammiste a piccoli lembi di querceti caducifogli a *Quercus congesta* e *Quercus dalechampii* e di faggete. Marginalmente si riscontrano campi lavici relativi a colate abbastanza recenti colonizzati da una vegetazione diradata a piccoli camefite ed emicriptofite.

Maestosa foresta a *Pinus nigra ssp. calabrica* in un contesto paesaggistico unico per l'incombente presenza del vulcano. Si tratta di una foresta intensamente sfruttata a ceduo ed a taglio raso sin dalle epoche più remote, che tuttavia conserva ancora interessanti lembi ad elevata naturalità. Ospita una ricca avifauna, con significative popolazioni di *Crociere*, che in Sicilia nidifica soltanto in questa area. La fauna invertebrata presenta numerose specie strettamente silvicole, spesso legate, almeno per la fase larvale, alle cavità del legno, o alle cortecce. Alcuni endemiti, quali ad esempio *Buprestis (Buprestis) aetnensis* (Baviera & Sparacio, 2002) e *Anthaxia (Melanthaxia) giorgioi* (Sparacio, 2002) sono noti soltanto per questo sito e comunque estremamente rari, altri sono esclusivi dell'Etna, o delle sole regioni nordorientali siciliane. Un buon contingente di specie a geonomia appenninica o europea che trova il limite meridionale dell'areale di distribuzione in Sicilia è relegato soltanto sull'Etna ed è spesso presente soltanto in questo sito. Di particolare interesse naturalistico e paesaggistico sono le estese pinete a pino calabro (endemismo siculo-calabro) che ricoprono gran parte di questa area. Si tratta di pinete molto mature che hanno anche un notevole valore storico in quanto note sin dai secoli passati come "pineta di Linguaglossa". Significativa è inoltre la presenza di diverse specie endemiche o rare di notevole valore fitogeografico, alcune delle quali menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000.

[Back to top](#)

#### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			0.51		P	D			
8320			65.29		M	C	C	C	C
91AA			53.47		M	C	C	C	C
9210			2.86		P	D			
9260			7.14		P	D			
9530			445.33		M	A	B	B	B

Figura 28 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070013 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

### 6.14 ITA070014 – M. Baracca, Contrada Giarrita

Il sito ricade nel versante nord-orientale dell'Etna ed è caratterizzato essenzialmente da antiche colate laviche solcate in alcuni punti da altre più recenti. Le quote si aggirano tra i 1000 e i 1900 m con un bioclima compreso tra il mesomediterraneo subumido superiore e il supramediterraneo umido superiore. Abbastanza diffusi e ben rappresentati sono i boschi orofili a *Betula aetnensis* sui substrati incoerenti, quelli a *Pinus nigra ssp. calabrica* sugli affioramenti rocciosi, mentre meno frequenti sono le *faggete extrazonali* e le formazioni a *Populus tremula*. A quote più basse si rinvengono boschi decidui a *Quercus cerris* o a *Quercus congesta*. Sulle sciare vulcaniche e nei campi lavici si osservano aspetti di vegetazione pioniera a piccoli arbusti o boscaglie a *Genista aetnensis*.

Si tratta di un sito di notevole pregio paesaggistico e naturalistico per la presenza di vari tipi di formazioni boschive ben conservate e ricche floristicamente. Si rinvencono, inoltre, diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. La fauna presenta notevole interesse soprattutto per quanto riguarda gli invertebrati, fra i quali molte specie si trovano al limite meridionale del loro areale di distribuzione, come ad esempio *Oncopsis subangulata* (J. Sahlberg, 1871), omottero a distribuzione eurosibirica, strettamente legato alla betulla per la sua alimentazione, presente in Sicilia soltanto in questa stazione.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			5.17		P	D			
6220			1.0		P	D			
8130			0.1		M	A	B	B	B
8320			660.95	1	M	B	B	B	B
91AA			7.79		P	D			
91M0			204.83		M	B	C	B	B
9210			1.5		P	D			
9260			141.9		M	B	C	B	B
92A0			0.34		P	D			
9340			0.74		P	D			
9530			352.59		M	A	A	A	A

Figura 29 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070014 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.15 ITA070015 – Canalone del Tripodo

Quest'area è localizzata nella fascia montana e altomontana del versante sud-orientale dell'Etna a quote comprese fra 1000 e 2500 m. I substrati vulcanici sono molto antichi e ospitano aspetti vegetazionali maturi e ben differenziati. Fra le formazioni boschive si rinvencono infatti faggete nella parte nord-orientale, mentre in quella centrale e meridionale sono presenti castagneti, querceti caducifogli a *Quercus congesta*, leccete, querceti misti, pinete a pino calabro, ginepreti a *Juniperus hemisphaerica*. Nelle colate laviche più antiche sono ben rappresentate le boscaglie a ginestra dell'Etna, mentre in quelle più recenti si rinvencono cespuglieti ad *Helichrysum italicum* e *Senecio ambiguus*. Le stazioni più elevate (sopra i 1800 m) del versante nord-occidentale sono invece colonizzate da cespuglieti pulvinari spinosi ad *Astragalus siculus*, che sopra i 2000-2200 m vengono sostituiti da una vegetazione discontinua ad *Anthemis aetnensis*. Il clima di quest'area in relazione alla quota va dal supramediterraneo umido all'oromediterraneo umido.

Si tratta di una zona di notevole interesse naturalistico e paesaggistico per la presenza di aspetti vegetazionali ben conservati e molto vari. Oltre alla presenza di numerosi endemismi etnei si rinvencono formazioni vegetali che ricoprono spesso estese superfici. L'elevata biodiversità ambientale trova infatti una sua espressione nella grande varietà di aspetti vegetazionali legati a ben definite condizioni ambientali edafiche, climatiche e microclimatiche. L'area infatti è caratterizzata da colate laviche e sciare abbastanza antiche, colonizzate in basso da aspetti glareicoli molto peculiari a carattere termofilo mentre nelle quote più elevate esse vengono sostituite da formazioni pulvinari orofile ad alta concentrazione di endemismi. Numerose sono pure le formazioni boschive, fra cui



faggete, pinete, ginepreti, querceti caducifogli, sempreverdi o misti, boscaglie a ginestra, mentre poco rappresentate sono i campi lavici privi di vegetazione. Il sito ospita una interessante fauna ornitica, che annovera specie rare e molto localizzate nell'isola. Molto interessante risulta anche la entomofauna, soprattutto in relazione agli ambienti nemorali.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			152.43		M	A	C	A	A
6220			15.5		P	D			
8130			7.45		P	D			
8220			1.53		P	D			
8320			614.44		M	C	B	C	C
91AA			29.72		P	D			
9210			97.1		M	B	C	B	B
9260			306.26		M	A	C	A	A
9340			154.59		M	B	C	B	B
9530			65.38		M	A	C	A	A

Figura 30 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070015 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.16 ITA070016 – Valle del Bove

La Valle del Bove è il residuo di un'ampia caldera collassata che attualmente riceve le lave provenienti dai coni eruttivi cacuminali che si incanalano lungo il versante orientale. L'area è interessata da quote comprese fra i 1000 e 2800 m. Attualmente la valle è ricoperta in massima parte da coltri di lave recenti e, pertanto, prive di vegetazione. Solo sugli spuntoni più elevati e lungo i bordi della valle sono presenti formazioni vegetali. Nella parte più elevata sono presenti cespuglieti pulvinari ad *Astragalus siculus* o *Anthemis aetnensis*, mentre a quote inferiori si rinvergono lembi di vegetazione glareicola ad *Helichrysum italicum* e arbusteti a *Genista aetnensis*. Le formazioni boschive sono piuttosto rare e si localizzano nei tratti più elevati con suoli molto maturi. Fra queste si rinvergono faggete, pinete e boschi caducifogli. Il clima di quest'area va dal supramediterraneo al crio-oromediterraneo con ombrotipo compreso tra il sub-umido superiore e l'umido inferiore.

Il sito presenta una spettacolare ed enorme caldera di sprofondamento colonizzata da una vegetazione pioniera che annovera anche numerose specie endemiche dell'Etna. Esso è inoltre utilizzato come area di sosta, foraggiamento ed anche nidificazione da Rapaci molto rari e localizzati in Sicilia. La Valle del Bove mostra essenzialmente un notevole interesse vulcanologico per la spettacolarità delle coltri laviche che la ricoprono e dei ripidi costoni che la delimitano.

Essa, infatti, presenta estesi campi lavici privi di vegetazione che ricoprono circa il 70% dell'area. Solo limitati lembi di vegetazione naturale localizzati negli spuntoni più elevati spezzano la monotonia del paesaggio lavico.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			469.3		M	A	B	A	A
8130			101.51		M	B	C	B	B
8220			121.17		M	C	C	C	C
8320			1983.63	1	M	A	A	A	A
91AA			0.2		P	D			
9210			94.73		M	C	C	C	C
9260			122.27		M	C	C	C	C
9340			5.06		P	D			
9530			0.1		P	D			

Figura 31 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070016 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.17 ITA070017 – Sciare di Roccazzo della Bandiera

Si tratta di un'area interessata da colate laviche ancora ben visibili in massima parte risalente all'eruzione del 1843. Essa è ubicata sul versante occidentale dell'Etna fra i 900 e 1600 m, con numerosi conetti sparsi su tutta la superficie. La vegetazione è caratterizzata soprattutto da aspetti glareicoli o semirupesci a copertura discontinua, in cui domina *Helichrysum italicum*, *Centranthus ruber* e *Senecio ambigus*. Ai margini dell'area si rinvencono boscaglie a *Genista aetnensis* e formazioni boschive sempreverdi a *Quercus ilex* o caducifoglie a *Quercus congesta*. Si rinvencono anche in alcuni tratti formazioni a piccoli arbusti caratterizzati dalla presenza di *Euphorbia rigida*. Il bioclimate di questa area è compreso tra il mesomediterraneo e supramediterraneo subumido.

Il sito presenta un'alternanza di campi lavici con interessantissime formazioni di lave a corde ed ipogei più o meno profondi. La fauna, sebbene non molto ricca e diversificata, annovera specie di notevole interesse scientifico e conservazionistico, soprattutto per quanto riguarda alcune specie di Rapaci. Di un certo interesse è anche l'entomofauna con specie che in Sicilia sono spesso localizzate soltanto sull'Etna. La vegetazione che colonizza le lave fisionomicamente ha poco rilievo in quanto costituita da piccoli cespugli sparsi. Solo in alcuni tratti marginali si ha una densa copertura arbustiva o boschiva che interessa le colate laviche più antiche.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			1098.15		M	B	B	B	B
6220			31.64		P	D			
8220			0.1		M	C	C	C	C
8320			1241.82	1	M	B	B	C	B
91AA			177.22		M	B	B	B	B
9210			3.86		P	D			
9340			52.88		P	D			
9530			22.85		P	D			

Figura 32 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070017 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)



## 6.18 ITA070018 – Piano dei Grilli

La zona in esame è ubicata sul versante occidentale dell'Etna a quote comprese fra i 700 e i 1400 m. Si tratta di un'area interessata da antiche colate attualmente ricoperte da estesi boschi a quercie caducifoglie e leccete. Sui substrati più rocciosi, rappresentati da colate più recenti, si rinvencono aspetti a piccoli arbusti a copertura più o meno discontinua in cui dominano *Helichrysum italicum* e *Centranthus ruber*, oppure *Euphorbia rigida*. Nei tratti più pianeggianti o con suoli più superficiali, sono presenti praticelli effimeri steppici in cui dominano terofite e geofite. Le stazioni a quote più basse sono interessate da coltivi o excoltivi.

Il bioclimate è compreso tra il mesomediterraneo e il supramediterraneo con ombrotipo che va dal subumido inferiore al subumido superiore.

Il sito presenta un'alternanza di campi lavici ed accumuli di sabbie vulcaniche su cui si insedia la *Genista aetnensis*. L'area in oggetto presenta un notevole interesse naturalistico soprattutto per l'estesa copertura di formazioni forestali sia a caducifoglie che sempreverdi. La fauna, sebbene non molto ricca e diversificata, annovera specie di notevole interesse scientifico e conservazionistico, soprattutto per quanto riguarda alcune specie di Rapaci. Di un certo interesse è anche l'entomofauna con specie che in Sicilia sono spesso localizzate soltanto sull'Etna.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			76.41		M	B	C	B	B
6220			594.14		M	A	A	A	A
8130			0.1		M	A	B	B	B
8320			87.35	1	M	B	C	B	B
91AA			174.17		M	B	C	B	B
9260			0.84		P	D			
9340			34.39		M	C	C	B	C
9530			31.11		M	C	C	C	C

Figura 33 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070018 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.19 ITA070019 – Lago Gurridda e Sciare di S. Venera

Questa area ubicata nella zona pedemontana del versante nord-occidentale dell'Etna a quote comprese tra 800 e 900 m, è rappresentata da antiche colate laviche che hanno determinato lo sbarramento di alcuni corsi d'acqua provenienti dalla vicina catena dei Nebrodi. Oltre ad estesi campi lavici rocciosi è presente anche una peculiare area umida fra le poche attualmente osservabili nell'area Etna. Il bioclimate è rappresentato essenzialmente dal mesomediterraneo subumido. Gli aspetti vegetazionali più significativi si riscontrano in corrispondenza del lago Gurridda che rappresenta un'area periodicamente impaludata dalle acque provenienti dal fiume Flascio. Si tratta perlopiù di formazioni igrofile sia annuali che perenni. Le associazioni terofitiche sono riferibili agli *Isoeto-Nanojuncetea* ed hanno la loro massima espressione nel periodo tardo primaverile-estivo; esse ospitano specie particolarmente rare sull'isola, come *Sisymbriella dentata*, *Teucrium divaricatum*, *Eryngium barrelieri*, ecc. Abbastanza diffuse sono le formazioni perenni sia elofitiche, come quelle dei *Phragmito-Magnocaricetea*, caratterizzate dalla dominanza di *Alisma lanceolatum*, *Eloacaris palustris*, *Carex otrubae*, ecc. che emicriptofitiche a dominanza di varie graminacee e giunchi. Si rinvencono pure



aspetti arbustivi a dominanza di salici o di specie spinescenti come bioancospino e il pruno spinoso. I campi lavici sono invece ricoperti in modo discontinuo da praticelli effimeri a microfite e da formazioni emicripto-camefitiche glareicole.

Si tratta di un sito di notevole interesse naturalistico per la presenza dell'estesa area umida del Lago Gurrída che ospita aspetti vegetazionali molto specializzati, alcuni dei quali sono esclusivi di questa area o hanno qui la loro massima espressione. Significativa è inoltre la presenza di diverse specie endemiche o rare di notevole valore fitogeografico, alcune delle quali menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulário standard relativo allo specifico sito Natura 2000. L'area presenta una stretta integrazione ed interdipendenza fra gli habitat, che contribuisce a determinare un'elevata eterogeneità ambientale, alla quale fa riscontro la presenza di una ricca e diversificata fauna vertebrata ed invertebrata. Tale eterogeneità rappresenta una delle peculiarità più importanti dell'area e per tale motivo andrebbe strettamente tutelata. Il Lago Gurrída ospita un'avifauna essenzialmente acquatica, ed una ricca e diversificata erpetofauna con specie meritevoli della massima tutela. È tuttavia la fauna invertebrata a presentare un'elevatissima diversità di specie endemiche, rare, stenotopie e stenoecie legate ai più svariati ambienti: paludicole, ripicole, silvicole, praticole, etc. Si tratta di un patrimonio faunistico che sull'Etna non trova riscontro in nessun altro sito e che per tale ragione deve essere attentamente tutelato, anche in relazione al suo eccezionale valore scientifico e culturale.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBIC/D	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3130B			0.1		P	D			
3150B			0.54		P	D			
3170B			0.39		M	C	C	C	C
3280B			2.91		P	D			
6220B			81.45		M	C	C	C	C
6420B			15.09		P	D			
91AA0			37.81		M	C	C	C	C
92A0B			9.35		M	C	C	C	C
9340B			45.99		M	C	C	C	C

Figura 34 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070019 e relativa valutazione (fonte Formulário sito Natura 2000)

## 6.20 ITA070020 – Bosco di Milo

Il sito ricade sul versante orientale dell'Etna a quote comprese tra 600 e 800 m, all'interno della fascia bioclimatica mesomediterranea umida superiore. I substrati sono essenzialmente delle vulcaniti basaltiche con estesi affioramenti rocciosi. La vegetazione naturale è essenzialmente boschiva con vari tipi di vegetazione forestale. Maggiormente diffusi sono i boschi di caducifoglie a dominanza di *Quercus congesta*, da boschi mesofili a *Ostrya carpinifolia* e *Acer obtusatum*, localizzati nei valloni più o meno profondi. Piuttosto rari sono invece i boschi sempreverdi a *Quercus ilex* e *Teucrium siculum*. Sparse nelle aree più aperte e degradate sono le boscaglie a *Spartium junceum* e *Genista aetnensis*. Nell'area si localizzano formazioni boschive ancora ben conservate e di notevole interesse floristico e paesaggistico. Alcune di queste formazioni come l'*Arabido-Quercetum congestae* e l'*Acero-Ostryetum carpinifoliae* hanno la loro localizzazione e massima espressione proprio in questo sito. Significativa è, inoltre, la presenza di diverse specie endemiche o rare di notevole valore fitogeografico, alcune delle

quali menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000.

L'importanza del sito deriva dal rappresentare il lembo boscato di più significativa estensione rimasto a quote collinari sul versante orientale etneo. Esso conserva una porzione della ben più ricca ed articolata fauna silvicola della fascia pedemontana etnea e rappresenta un sito di rifugio per numerose specie di Vertebrati che altrimenti sarebbero già scomparse dall'intera area. La sua importanza strategica per la tutela della biodiversità risulta quindi del tutto evidente anche in considerazione della ricca ed articolata fauna invertebrata che ospita.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
9180			0.1		M	B	B	A	B
91AA			66.26		M	A	A	B	A
9260			0.12		P	D			
9340			0.1		P	D			
9530			0.08		P	D			

Figura 35 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070020 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.21 ITA070021 – Bosco di S. Maria La Stella

Si tratta di un'area collinare molto accidentata interessata da vecchie colate laviche con quote comprese fra 300 e 400 m. Il bioclima è di tipo termomediterraneo superiore con ombroclima subumido inferiore. Diffuse sono le formazioni boschive a quercie caducifoglie, talora miste a leccio. Fra queste prevalgono i boschi a *Quercus dalechampii*, mentre meno frequenti sono quelli a *Quercus virgiliana*. Nelle aree più aperte e degradate si rinvergono boscaglie a *Genista aetnensis*.

Questo sito riveste un certo interesse naturalistico in quanto conserva ancora esempi di vegetazione boschiva tipica delle basse quote etnee. Queste formazioni, infatti, sono ormai del tutto scomparse a causa della urbanizzazione e dello sfruttamento agricolo dell'area pedemontana dell'Etna. Qui si trovano anche diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000.

L'importanza del sito, malgrado il suo elevato grado di antropizzazione ed il suo relativo degrado, deriva dall'essere uno dei pochi lembi boscati di bassa quota del versante orientale etneo. Esso rappresenta un residuo dell'ormai mitico Bosco di Aci, che ancora agli inizi dell'800 ricopriva, a parere di RECUPERO (1815), un'ampia fascia del versante orientale dell'Etna. Questi lembi rappresentano attualmente le uniche aree naturali dove si è conservata una porzione della ben più ricca ed articolata fauna silvicola della fascia pedemontana etnea e rappresentano siti di rifugio per numerose specie di Vertebrati che altrimenti scomparirebbero dall'intera area. L'importanza strategica del sito per la tutela della biodiversità risulta quindi del tutto evidente.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
5330			0.62		M	C	C	C	C
6220			6.35		M	C	C	C	C
8130			0.1		P	D			
91AA			53.81		M	B	C	B	B

Figura 36 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070021 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.22 ITA070022 – Bosco di Linera

Si tratta di un'area collinare interessata da vecchie colate laviche con quote comprese fra 230 e 250 m. Il bioclimate è di tipo termomediterraneo superiore con ombroclima subumido inferiore. Diffuse sono le formazioni boschive a querce caducifoglie, talora miste a leccio. Fra queste prevalgono i boschi a *Quercus dalechampii*, mentre meno frequenti sono quelli a *Quercus virgiliana*. Inoltre, si rinvengono aree scoperte interessate da rada vegetazione pioniera.

Questo sito riveste un certo interesse naturalistico in quanto conserva ancora esempi di vegetazione boschiva tipica delle basse quote etnee. Queste formazioni, infatti, sono ormai del tutto scomparse a causa della urbanizzazione e dello sfruttamento agricolo dell'area pedemontana dell'Etna. Qui si trovano anche diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000.

L'importanza del sito, come nel caso del Bosco di Santa Maria La Stella, deriva dall'essere uno dei pochi lembi boscati di bassa quota del versante orientale etneo. Si tratta di un bosco misto a Querce caducifoglie ed *Ostrya carpinifolia*, quest'ultima la quota altitudinale più bassa finora nota per il versante orientale etneo. Il sito rappresenta un lembo residuo dell'ormai mitico Bosco di Aci, che ancora agli inizi dell'800 ricopriva, a parere di RECUPERO (1815), un'ampia fascia del versante orientale dell'Etna. Questi lembi rappresentano attualmente le uniche aree naturali dove si è conservata una porzione della ben più ricca ed articolata fauna silvicola della fascia pedemontana etnea e rappresentano siti di rifugio per numerose specie di Vertebrati che altrimenti scomparirebbero dall'intera area. L'importanza strategica del sito per la tutela della biodiversità risulta quindi del tutto evidente.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
6220			1.07		M	C	C	C	C
8130			1.0		P	D			
91AA			22.77		P	D			

Figura 37 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070022 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)



### 6.23 ITA070023 – Monte Minardo

Questo sito è localizzato sul versante occidentale dell'Etna a quote comprese tra 800 e 1300 m ed è interessato da vecchie colate laviche. Il bioclimate è compreso tra il mesomediterraneo e il supramediterraneo con ombrotipo subumido inferiore. La vegetazione naturale è rappresentata prevalentemente da leccete acidofile di tipo mesofilo, mentre piuttosto rari sono i querceti decidui a *Quercus virgiliana*. Fra gli aspetti di degradazione si osservano boscaglie a *Genista aetnensis* e cespuglieti bassi limitatamente alle stazioni più rocciose.

L'interesse principale di quest'area è rappresentato dai boschi a *Quercus ilex* che risultano molto diffusi e ben caratterizzati floristicamente. Queste formazioni ricoprono gran parte della superficie del sito e si possono considerare come i migliori esempi presenti nel territorio etneo. Si rinvencono inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulário standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Il sito è funzionale per garantire la presenza sull'Etna di Vertebrati a rischio, o vulnerabili, quali l'*Aquila reale*, la *Coturnice di Sicilia*, il *Gatto Selvatico* e la *Testuggine di Hermann*. La fauna invertebrata è relativamente diversificata con numerose specie endemiche, talora note soltanto per il comprensorio etneo.

#### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
4090			3.85		P	D			
6220			37.45		M	C	C	C	C
8130			0.1		M	C	C	C	C
8320			0.3	1	M	C	C	C	C
91AA			12.87		P	D			
9340			392.86		M	B	A	B	B

Figura 38 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070023 e relativa valutazione (fonte Formulário sito Natura 2000)

### 6.24 ITA070024 – Monte Arso

Quest'area ricade nel versante occidentale dell'Etna a quote comprese fra 900 e 1100 m e risulta caratterizzata da antiche colate laviche. Il bioclimate rientra nel mesomediterraneo subumido inferiore. Ben rappresentate sono le formazioni boschive, quali querceti caducifogli misti a dominanza di *Quercus virgiliana*, frammisti spesso a boschi a *Quercus ilex*. Significativa è la presenza di *Celtis aetnensis*, diffusa soprattutto nelle formazioni boschive. Si rinvencono inoltre boscaglie a *Genista aetnensis*.

Di particolare rilievo è in quest'area la presenza di formazioni boschive decidue e sempreverdi che spesso ricoprono estese superfici. Si rinvencono inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulário standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Il sito è utilizzato come area di foraggiamento e riposo dall'*Aquila reale* e come sito riproduttivo dalla *Coturnice di Sicilia*. La fauna invertebrata è relativamente diversificata con numerose specie endemiche, talora note soltanto per il comprensorio etneo.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
6220			0.1		M	C	C	C	C
91AA			45.74		M	B	B	B	B
9340			1.87		P	D			

Figura 39 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070024 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.25 ITA070025 – Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto

Tratto fluviale di particolare interesse naturalistico, sia dal punto di vista botanico che da quello faunistico. Geologicamente l'area si presenta caratterizzata da alluvioni recenti ed attuali terrazzi, terreni lacustri e palustri antichi e da alluvioni attuali di fondo valle. Si tratta principalmente di depositi ciottolosi di natura calcarea, arenacea, e lavica con una abbondante matrice sabbioso-limoso. Sotto il profilo climatico l'area è interessata da un clima termomediterraneo sub-umido con precipitazioni medie annue di circa 600 mm e temperature medie annue che si aggirano intorno ai 17 °C. La vegetazione è rappresentata soprattutto da aspetti elofitici dei *Phragmito-Magnocaricetea*, boscagli ripariali da *Salix* e *Tamarix*, e da comunità idrofile sommerse dei *Potametea*.

Tratto del fiume Simeto caratterizzato da un discreto di conservazione, con presenza di ripisilve più o meno continue lungo il corso del fiume e con aree umide che offrono rifugio e protezione a numerosissime specie dell'avifauna, sia stanziale che migratrice, molte delle quali rientrano in allegato 1 della Direttiva 409/79/CEE, fra queste ultime la *Moretta tabaccata (Aythya nyroca)* è specie prioritaria. L'area è certamente idonea per essere proposta come ZPS, vista la ricchezza di specie, la rarità di molte di queste ed il ruolo importante che essa svolge per la nidificazione ed il passo. Proprio per queste caratteristiche essa può essere ritenuta importante per la conservazione e la tutela dell'avifauna a livello regionale, nazionale ed europeo, rientrando nella filosofia e nelle finalità richiesti dalla summenzionata direttiva per l'istituzione di Zone di Protezione Speciale. Notevole interesse riveste anche la fauna invertebrata con specie sia dulcacquicole che ripicole, alcune delle quali endemiche, stenotopie e/o stenoecie.

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1430			20.0		M	B	C	B	B
3260			0.1		M	B	B	B	B
3280			18.48		M	C	C	B	B
3290			9.22		P	D			
6220			201.23		M	B	B	B	B
8210			0.96		P	D			
91AA			1.88		P	D			
92A0			58.41		M	B	C	B	B
92D0			138.42		M	B	B	B	B

Figura 40 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070025 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)





## 6.26 ITA070026 – Forre laviche del Fiume Simeto

Il sito ricade sul versante occidentale dell'Etna ed è rappresentato prevalentemente dal letto del fiume Simeto che in alcuni punti forma delle strette forre scavate nelle colate laviche. I substrati oltre alle coltri basaltiche sono costituiti da depositi fluviali di tipo limoso-argilloso. Le quote rientrano fra i 200 e 900 m, mentre il bioclina è compreso tra il termomediterraneo e il mesomediterraneo con ombrotipo secco superiore. Gli aspetti vegetazionali più significativi sono quelli igrofilo rappresentati da boscaglie ripariali a varie specie di *Salix*, come pure da tamariceti ricchi in oleandro. Lungo le sponde del fiume sono presenti aspetti anfibi ad *Apium nodiflorum* e *Nasturtium officinale*, e formazioni ad elofite a *Phragmites* e *Typha*. Sui costoni rocciosi si rinvencono aspetti di macchia ad *Euphorbia dendroides* o più raramente piccoli lembi di querceti caducifogli a *Quercus virgiliana*.

Questa area presenta un rilevante interesse paesaggistico per la presenza di spettacolari forre laviche modellate dalle acque del Fiume Simeto. Si rinvencono inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Di particolare interesse la fauna invertebrata dulcaquicola con numerose specie endemiche e/o rare, stenotopie e stenoecie.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3150			0.11		P	D			
3170			0.11		M	C	C	C	C
3250			5.0		P	D			
3280			52.9		M	C	C	C	C
3290			53.7		M	C	C	C	C
5330			5.05		P	D			
6220			179.67		M	B	C	B	B
8130			2.53		M	B	C	B	B
8320			2.53		P	D			
91AA			137.17		M	C	C	C	C
92A0			40.17		M	A	C	A	A
92D0			101.71		M	A	C	A	A

Figura 41 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070026 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.27 ITA070027 – Contrada Sorbera e Contrada Gibiotti

Si tratta di un'area collinare con rilievi blandi a quote non superiori a 600 m, intervallate da valli fluviali che in alcuni punti si aprono a fiumara. Geologicamente risulta costituita prevalentemente da rocce metamorfiche. Il bioclina è compreso tra il termomediterraneo e il mesomediterraneo con ombrotipo subumido inferiore. La vegetazione naturale risulta rappresentata da formazioni boschive decidue a *Quercus virgiliana*. Frequenti sono gli aspetti di sostituzione come la macchia ad *Euphorbia dendroides*, le praterie ad *Ampelodesmos mauritanicus* e le boscaglie dell'*Oleo-Ceratonion*. Lungo i corsi d'acqua, si rinvencono talora ripisilve a platano e salici o più raramente formazioni ad oleandro. Lungo le fiumare sono frequenti aspetti glareicoli ad *Helichrysum italicum*.

Si tratta di un'area piuttosto degradata a causa di diversi fattori antropici. Dal punto di vista naturalistico le emergenze principali sono i boschi caducifogli, le ripisilve e le formazioni glareicole

delle fiumare. Si rinvenivano inoltre diverse entità che nell'area regionale sono rare o ritenute di rilevante interesse fitogeografico, a loro volta menzionate nell'elenco riportato nella sezione 3.3 (D) del Formulario standard relativo allo specifico sito Natura 2000. Il sito è caratterizzato dalla presenza di lembi relitti di formazioni a *Laurus nobilis*.

La fauna vertebrata non presenta emergenze naturalistiche di particolare rilevanza. Fra gli invertebrati è da segnalare *Hennedyia annulitarsis* per la quale il sito rappresenta l'unica stazione italiana ed una delle pochissime in Europa. Si tratta di una specie di eccezionale valore faunistico e biogeografico, appartenente ad un genere e ad una specie endemici della regione mediterranea. Fra la fauna invertebrata sono comunque presenti anche endemiti e specie rare, talora molto localizzate.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment				
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC			
							Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
5330			0.07		P	D				
6220			681.51		M	B	B	B	B	B
91AA			318.77		M	B	C	B	B	B
92A0			19.54		M	C	C	C	C	C
92C0			0.05		P	D				
92D0			6.99		P	D				
9340			17.41		M	B	B	C	C	B

Figura 42 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070027 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.28 ITA070028 – Fondali di Acicastello (Isola Lachea - Ciclopi)

L'intera area di natura vulcanica è caratterizzata da substrati rocciosi (di particolare rilievo sono i basalti colonnari presenti nell'area) che raggiungono, con una pendenza dolce, una profondità media di circa 20-30 metri nella porzione centro-settentrionale, mentre sono più ripidi e articolati e raggiungono i 40 metri nella parte più meridionale. Su tali substrati si riscontrano le biocenosi fotofile caratterizzate da *Cystoseira sp. pl.* nell'infralitorale superiore e da *Dictyotaceae* e *Sphacelariaceae* nell'infralitorale medio ed inferiore. Dove i fondali rocciosi raggiungono profondità maggiori, si rinviene la biocenosi del Coralligeno in cui prevalgono le *Rhodophyceae incrostanti*. Nel tratto di mare compreso tra l'isola Lachea e la costa è presente un posidonieto su un fondale misto rocciososabbioso. La prateria di *Posidonia* si ritrova anche ben sviluppata nel tratto compreso tra il porto di Aci Castello e il confine tra Aci Castello ed Acitrezza. In tutta l'area, nell'infralitorale superiore e in alcuni casi anche a profondità maggiori, sono evidenti interi tratti di roccia con biocenosi a *Rodoficee calcaree incrostanti* e ricci in cui le rocce appaiono bianche perché su di esse, a causa dell'azione di pascolo degli erbivori, permane solo un sottile strato di alghe calcaree. Inoltre, è da segnalare che l'intera area fino a circa 20-25 metri di profondità è interessata da una massiccia presenza di specie tropicali ed indo-pacifiche come *Caulerpa racemosa*, *Lophocladia lallemandii* che negli ultimi anni hanno colonizzato le coste siciliane. Il SIC sopra descritto coincide con la superficie dell'Area Marina Protetta "Isole Ciclopi".

I popolamenti vegetali di substrato duro dell'infralitorale, pur non rispecchiando la zonazione tipica del Mediterraneo per tutta la sua estensione, sono comunque ben strutturali con una elevata biodiversità. Significativa è la presenza di *Haliotis lamellosa*, specie soggetta a prelievo indiscriminato da parte di pescatori di frodo, la cattura causa un forte impatto all'ambiente causato dal

rovesciamento delle rocce dove l'animale vive. La complessa morfologia e la qualità delle acque consentono l'insediamento di specie ritenute "rare" per il Mediterraneo. Sono stati infatti segnalati rinvenimenti di briozoi, policheti e molluschi difficilmente riscontrabili in altri siti mediterranei. Tra queste il serpulide *Serpula israelitica* recentemente inserito nella checklist delle specie marine italiane su segnalazioni nello Ionio tra cui quella dei Ciclopi. La specie, originaria del Bacino di Levante e con una certa affinità calda, vive libera nel sedimento. Il ritrovamento di un esemplare a 87 metri di profondità alle Isole Ciclopi ha permesso di descriverne caratteri aggiuntivi e di ampliarne il record geografico verso ovest. I briozoi setoselliniformi *Setosella vulnerata* e *Setosellina capriensis* sono entrambe presumibilmente rare in Mediterraneo, dove vivono in fondi prevalentemente sabbiosi, a profondità non inferiori a circa 30 m. Nell'area dei Ciclopi sono presenti in fondi di 50-100 metri occupati dalle Biocenosi del Detritico Costiero, del Detritico del Largo e di transizioni fra il Detritico del Largo e i Fondi Terrigeni Costieri.

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1120			47.68		M	B	C	B	C
1170			185.7		M	A	C	A	A
8330				1	P	B	C	A	B

Figura 43 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070028 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)

## 6.29 ITA070029 – Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce

Area di grande interesse naturalistico sia dal punto di vista floristico-vegetazionale che da quello faunistico. Sotto il profilo paesaggistico il territorio si presenta caratterizzato da complessi dunali costieri, zone umide retroduali, corsi d'acqua di medie e grosse portate, aree di foce, laghi. Geologicamente l'area si presenta caratterizzata prevalentemente da argille, sabbie alluvionali, sabbie litorali, alluvioni recenti ed attuali terrazzi, terreni lacustri e palustri antichi e alluvioni attuali di fondo valle. Dal punto di vista climatico l'area è interessata da un clima termomediterraneo secco inferiore con precipitazioni medie annue di 500-600 mm e temperature medie annue che si aggirano intorno ai 17-18 °C. Gli aspetti vegetazionali naturali più significativi sono le comunità anfibie che si insediano lungo i corsi d'acqua e nella vecchia foce, rappresentate da associazioni a grosse elofite rientranti nei *Phragmito-Magnocaricetea*. Nelle depressioni umide salmastre retrostanti il cordone dunale si insedia una vegetazione alofila perenne dei *Sarcocornietea* e ad elofite degli *Juncetea maritimi*. Sul cordone dunale si insediano aspetti purtroppo abbastanza degradati degli *Ammophiletea* e dei *Malcolmetalia*. Lungo le sponde fluviali si osservano inoltre boscaglie riparali caratterizzati da varie specie di salici o da formazioni più termofile a dominanza di tamerici. Nelle aree lacustri e nei corsi d'acqua sono presenti aspetti sommersi ricchi in idrofite radicate. L'area marina antistante la foce del fiume Simeto è caratterizzata da un substrato sabbioso-fangoso e risente in modo significativo della zona portuale di Catania. In questa zona, pertanto, non è presente alcun popolamento ben strutturato ma solo ciuffi sparsi di *Cymodocea nodosa*.

Il perimetro del sito comprende le principali aree umide della piana di Catania, che ospitano dei nuclei nidificanti di *Anatidi* e *Ardeidi* tra i più importanti della Sicilia. Tra le specie più rilevanti sono da citare la *Moretta tabaccata*, che qui presenta l'unico sito regolare di nidificazione in Sicilia, o il *Pollo sultano*

recentemente reintrodotta alla foce del fiume Simeto. Altre specie, ugualmente importanti, hanno colonizzato stabilmente il sito in questi ultimi anni, quali l'*Airone guardabuoi*, il *Canapiglia* e, dal 2004, il *Mignattaio*. Per buona parte del fiume Simeto, dalla foce all'invaso di Ponte Barca, le condizioni ambientali in questi ultimi anni sono rimaste abbastanza stabili, con alcune situazioni locali che hanno presentato dei miglioramenti. Per l'invaso di Lentini, invece, la situazione è gradualmente peggiorata negli anni. Il Biviere di Lentini, infatti, sebbene fosse un vaso artificiale, ha rappresentato il sito più importante di nidificazione e di passo dell'intero comprensorio catanese e fra i più importanti della Sicilia; per alcune specie, cfr. CIACCIO & PRIOLO (1997), ha addirittura rappresentato un sito di primaria importanza a livello nazionale. In una fase iniziale, infatti, un parziale inondamento della diga aveva ricreato condizioni ottimali per molti uccelli acquatici. Molte specie nuove per la Sicilia avevano colonizzato questo sito, espandendosi anche in aree limitrofe, quali la R.N.O. della foce del Simeto. A partire dalla fine degli anni '90 e nei primi anni del 2000 si è assistito ad un progressivo ed inesorabile innalzamento del livello d'acqua, che ha sensibilmente assottigliato le presenze sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, giungendo, in alcuni casi, alla totale scomparsa di alcune specie. Nella scheda vengono pertanto presentati i dati riferiti alla situazione attuale dello stato della avifauna dell'invaso; essi, per i summenzionati motivi, risultano di gran lunga inferiori, quantitativamente e qualitativamente, alle presenze note e segnalate in letteratura. Si rinvergono aspetti di vegetazione molto specializzati, alcuni dei quali piuttosto rari nell'isola e talora esclusivi di questa area. L'abbondanza di ambienti umidi è un forte richiamo per l'avifauna stanziale e migratoria. Lungo le sponde del Fiume Simeto sono particolarmente diffusi boscaglie riparali che costituiscono degli habitat di rifugio e nidificazione per l'avifauna acquatica. Scarso è l'apporto dei popolamenti bentonici all'area, mentre decisamente interessanti sono gli ambienti terrestri.



## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	AIBICID	AIBIC		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
1130			0.1		P	D			
1150			22.06		M	B	C	B	B
1210			0.1		P	D			
1310			45.08		M	C	C	C	C
1410			0.1		P	D			
1420			93.38		M	C	C	C	C
1430			0.1		M	C	C	C	C
2110			27.16		M	C	C	C	C
2120			11.47		M	C	C	C	C
2210			0.1		M	C	C	C	C
2230			23.24		M	C	C	C	C
2270			28.35		P	D			
3150			15.0		M	B	B	B	B
3170			0.01		P	D			
3260			0.1		P	D			
3280			65.01		M	C	C	C	C
3290			9.14		P	D			
5330			3.6		P	D			
6220			214.18		M	C	C	C	C
6420			1.0		P	D			
91AA			1.67		P	D			
92A0			45.58		M	B	B	B	B
92D0			210.53		M	B	B	B	B

Figura 44 - Tipi di habitat presenti nel sito ITA070029 e relativa valutazione (fonte Formulario sito Natura 2000)



## 7 INCIDENZA DEL PIANO SULLA TUTELA DELLE ZOOCENOSI E BIOCENOSI

### 7.1 Incidenza del piano sulle emergenze faunistiche

Per tutte le specie descritte nei formulari natura 2000, l'attuazione del piano non comporterà nessuna incidenza sulle popolazioni animali presenti che costituiscono obiettivo di conservazione.

**Incidenza: Nessuna**

### 7.2 Incidenza del progetto sulle emergenze floristiche

Per tutte le specie descritte nei formulari natura 2000, l'attuazione del piano non comporterà nessuna incidenza sulle popolazioni vegetali presenti che costituiscono obiettivo di conservazione.

**Incidenza: Nessuna**

### 7.3 Perdita o modificazione di habitat, Frammentazione degli habitat

Non si individuano danni potenziali dell'impianto nei confronti della flora e della fauna locale. I biotopi di importanza comunitaria sono sensibilmente distanti dalle aree oggetto di pianificazione.

**Incidenza: Nessuna**

### 7.4 Connessioni ecologiche

L'attuazione del piano non comporterà la variazione in negativo delle connessioni ecologiche attualmente presenti.

**Incidenza: Nessuna**

### 7.5 Impatti sull'ambiente idrogeologico

L'attuazione del piano non comporterà la variazione in negativo sull'ambiente idrogeologico.

**Incidenza: Nessuna**

### 7.6 Valutazione della significatività degli interventi

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva di quanto prima esplicitato secondo quanto disposto dalla commissione europea con il manuale "Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000 - Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE".

Valutazione della significatività dell'incidenza del Piano		
1	L'attuazione del Piano può comportare un ritardo nel raggiungimento degli obiettivi di conservazione per i quali è stato individuato il sito?	NO
2	L'attuazione del Piano può vanificare o ridurre i progressi ottenuti per il raggiungimento degli obiettivi di conservazione per i quali è stato individuato il sito?	NO
3	L'attuazione del Piano può eliminare o ridurre i fattori che contribuiscono a mantenere il sito in uno stato soddisfacente di conservazione?	NO

Valutazione della significatività dell'incidenza del Piano		
4	L'attuazione del progetto può interferire con l'equilibrio, la distribuzione e la densità degli habitat e delle specie principali che rappresentano gli indicatori delle condizioni favorevoli del sito?	NO
5	L'attuazione del Piano può provocare cambiamenti negli aspetti caratterizzanti e vitali che determinano le funzioni del sito?	NO
6	L'attuazione del Piano può modificare le dinamiche delle relazioni che determinano la funzionalità e la struttura del sito (rapporto suolo-acqua, rapporto animali-habitat)?	NO
7	L'attuazione del Piano può interferire con le dinamiche naturali degli ecosistemi naturali e /o seminaturali?	NO
8	L'attuazione del Piano può determinare l'interruzione di reti o corridoi ecologici?	NO
9	L'attuazione del Piano può determinare la riduzione della superficie degli habitat?	NO
10	L'attuazione del Piano può determinare la riduzione delle popolazioni delle specie animali o vegetali?	NO

Tabella 1 - Tabella sulla valutazione della significatività degli interventi

## 7.7 Congruità al Piani di Gestione

Il Piano nella sua interezza risulta coerente con le previsioni previste dai Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 ricadenti nel territorio della Città Metropolitana di Catania e non prevede interventi in contrasto con le azioni e strategie di Piano.

## 7.8 Descrizione delle interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali/vegetali presenti nel sito)

Come anticipato, le azioni previste in attuazione delle Strategie del Piano insistono sul territorio Metropolitano, siano rivolte al comparto della mobilità, interessano principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi in-frastrutturali esistenti e non avranno interazioni con i siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento a previsioni di tipo infrastrutturale.

Le azioni "gestionali", di tipo regolamentare e sui servizi, non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell'implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano, generalmente non hanno un'espressione territoriale specifica; si ritiene, pertanto, che esse non abbiano una incidenza nulla sulla Rete Natura 2000 e quindi sono immediatamente escluse dal processo valutativo.

Di seguito si riportano le tavole con la sovrapposizione tra i tre scenari previsti dal Piano ed i Siti Natura 2000.

Dall'analisi delle sovrapposizioni si evince l'assenza di alcuna interferenza come descritto nei capitoli precedenti.

### 7.9 Scenario 1: Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000

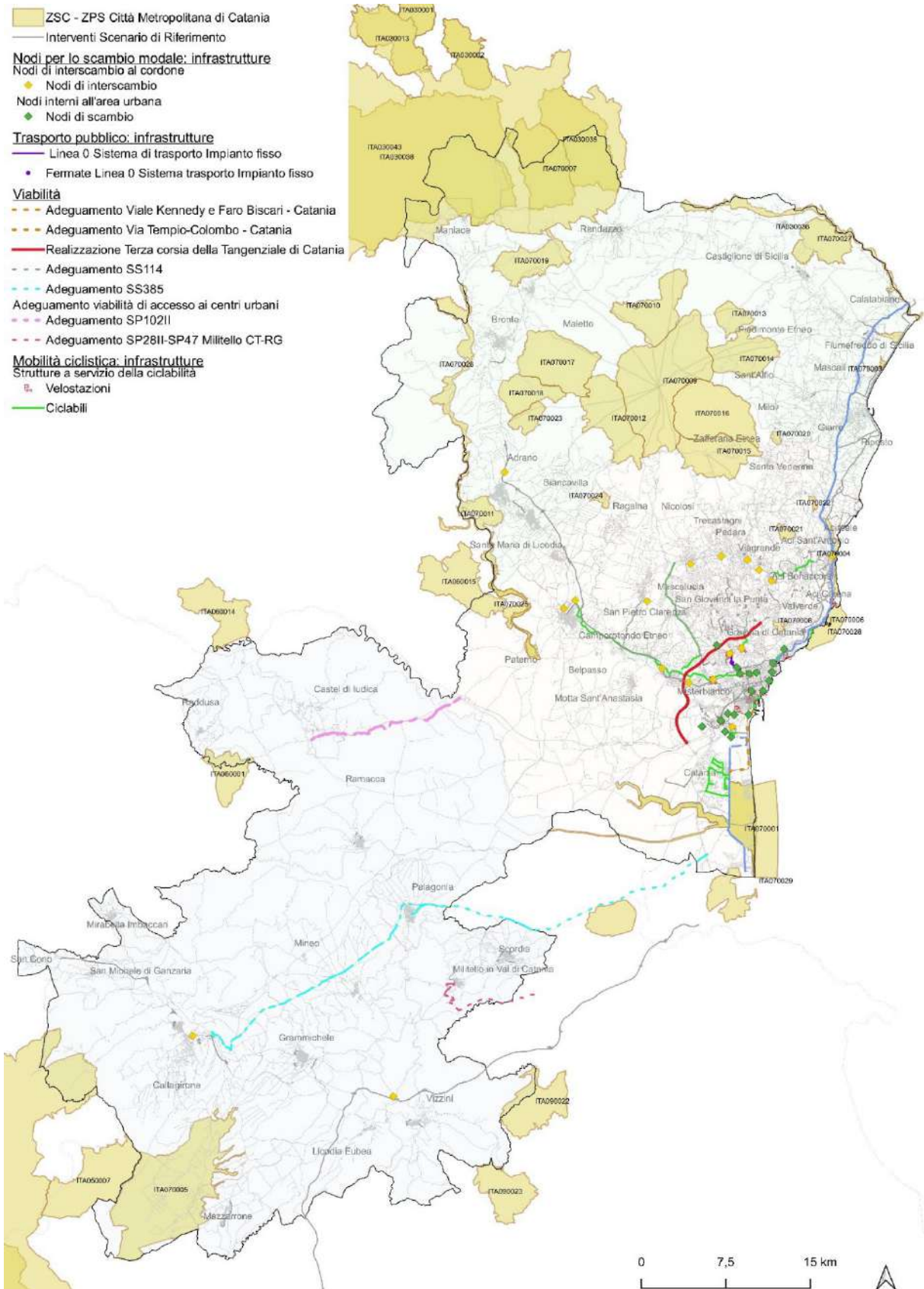


Figura 45 – Inquadramento Scenario 1: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000





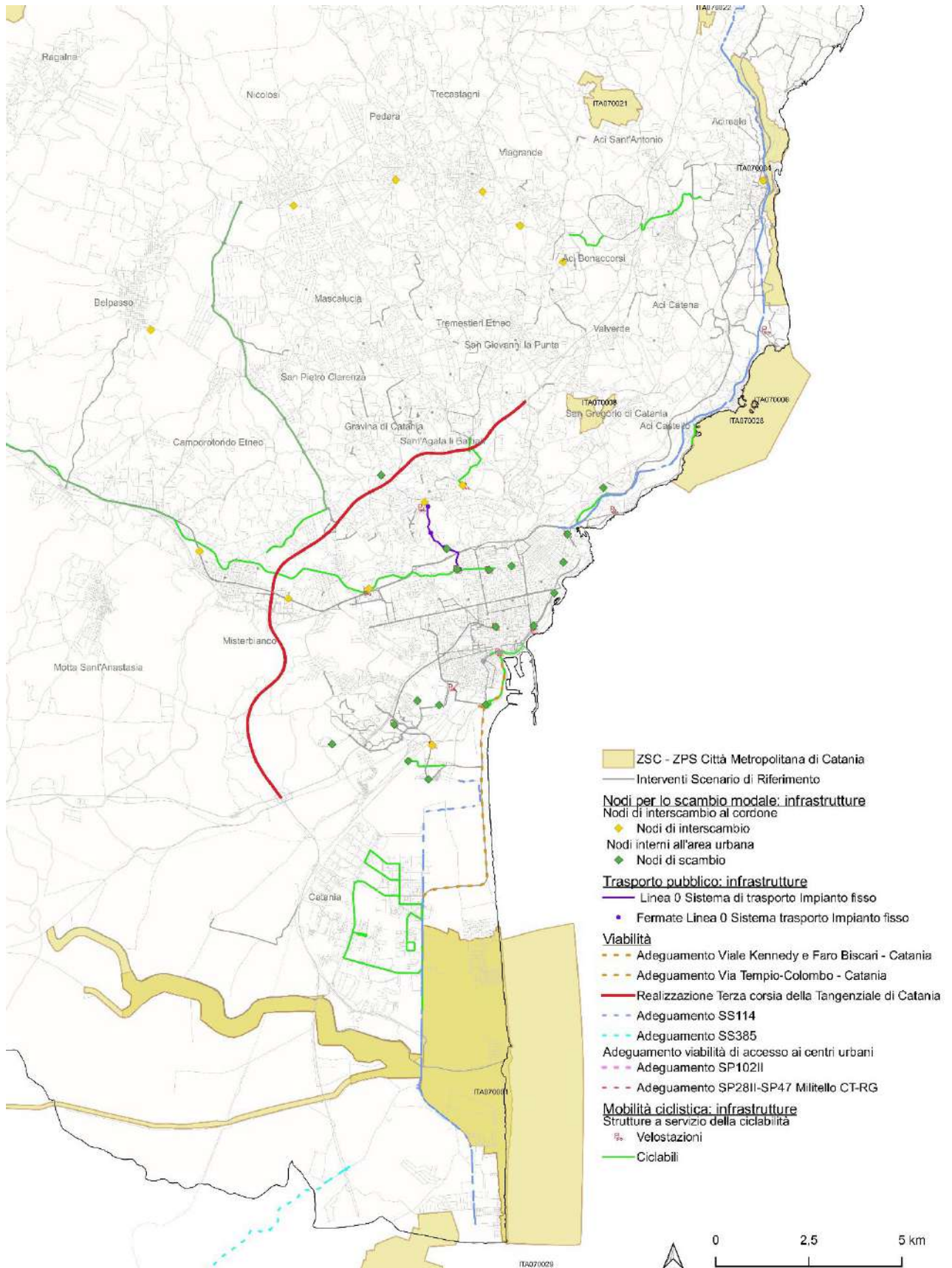
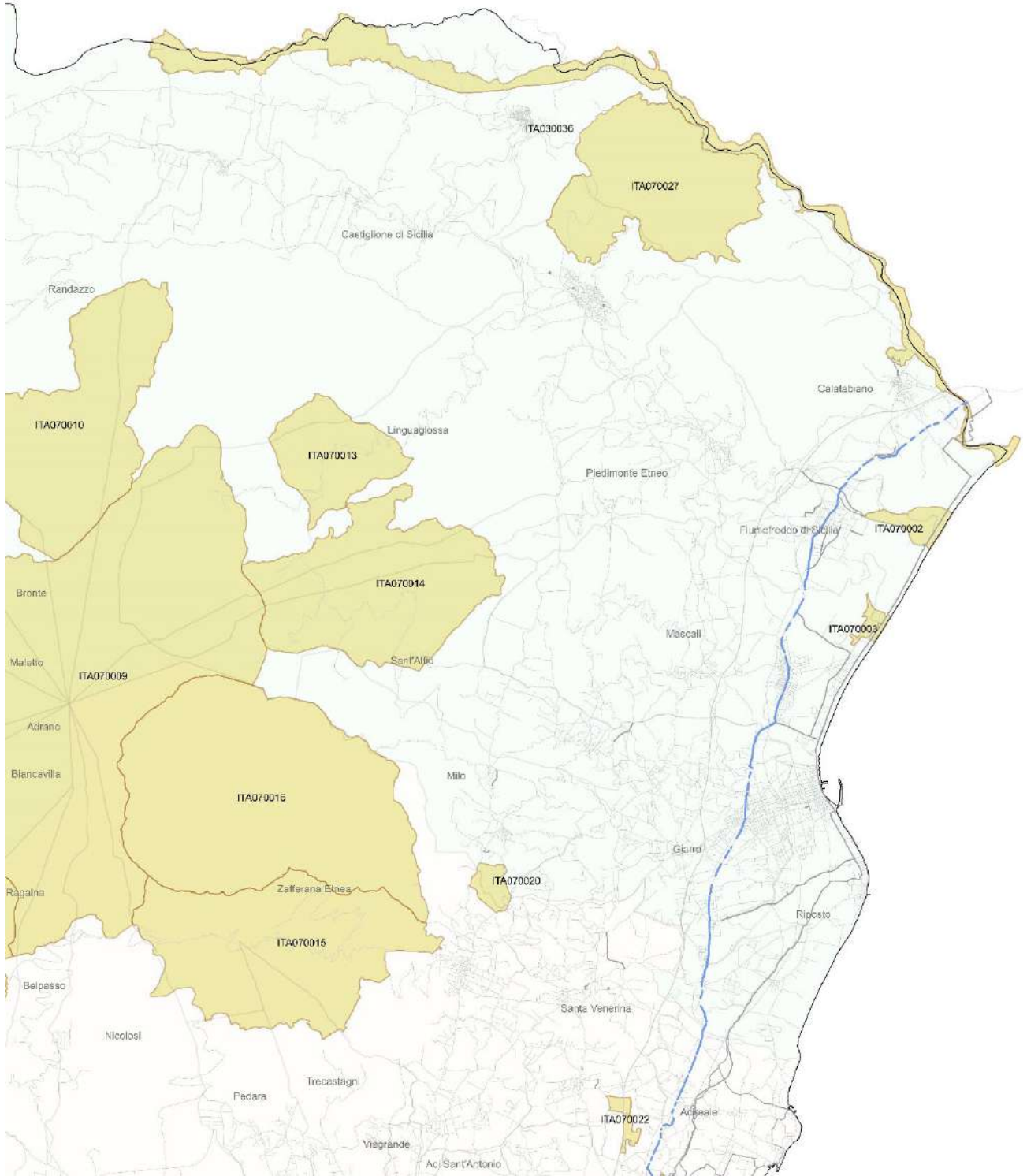
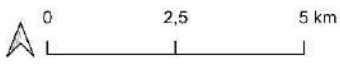


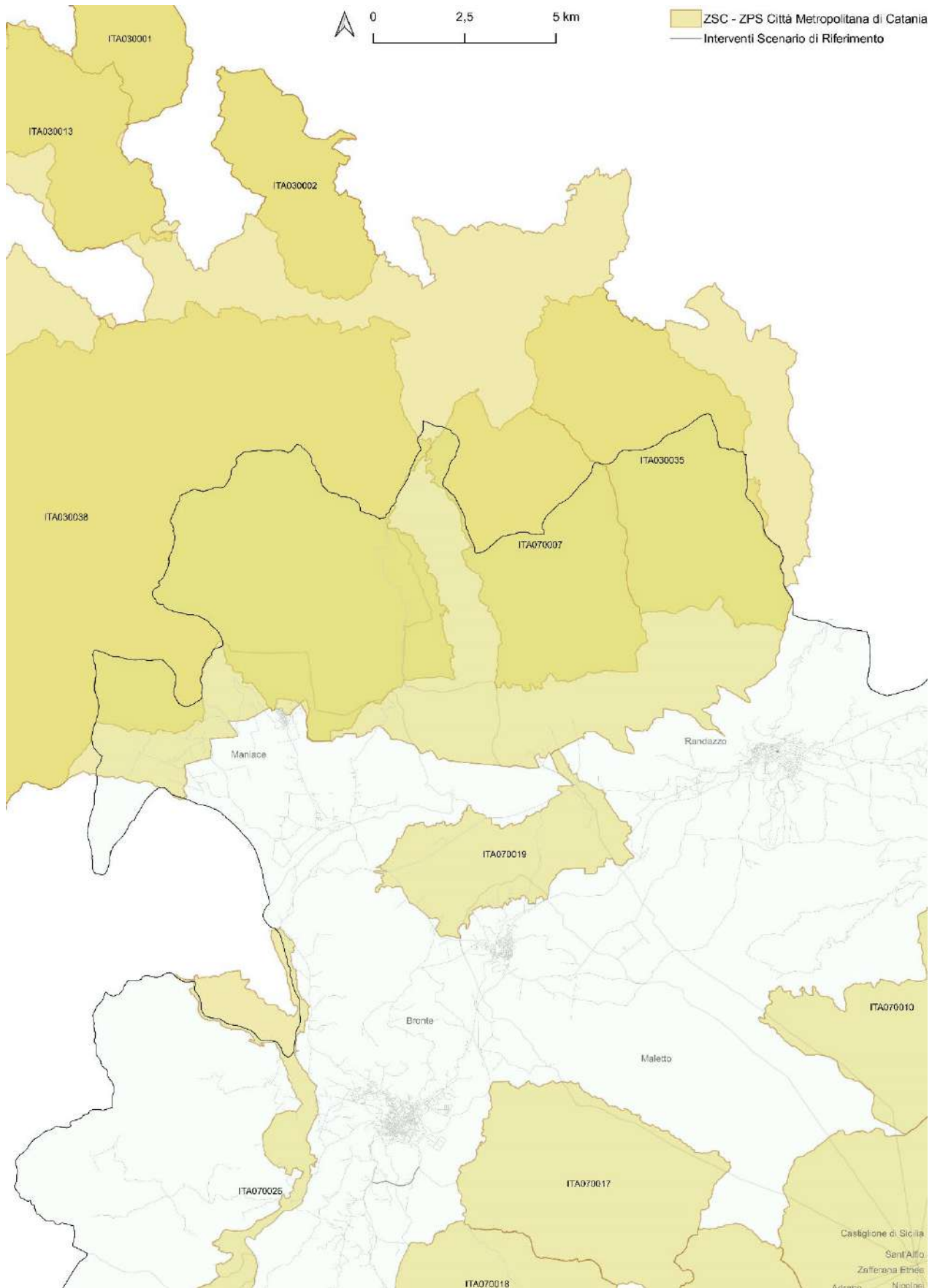
Figura 46 - Scenario 1 Comune di Catania e Area Metropolitana: Verifica interfezioni tra azioni di Piano e Siti Natura 2000





**Figura 47 - Scenario 1 Area Pedemontana Nord-Est e Area Ionica: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000**





**Figura 48 - Scenario 1 Area Pedemontana Nord: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000**

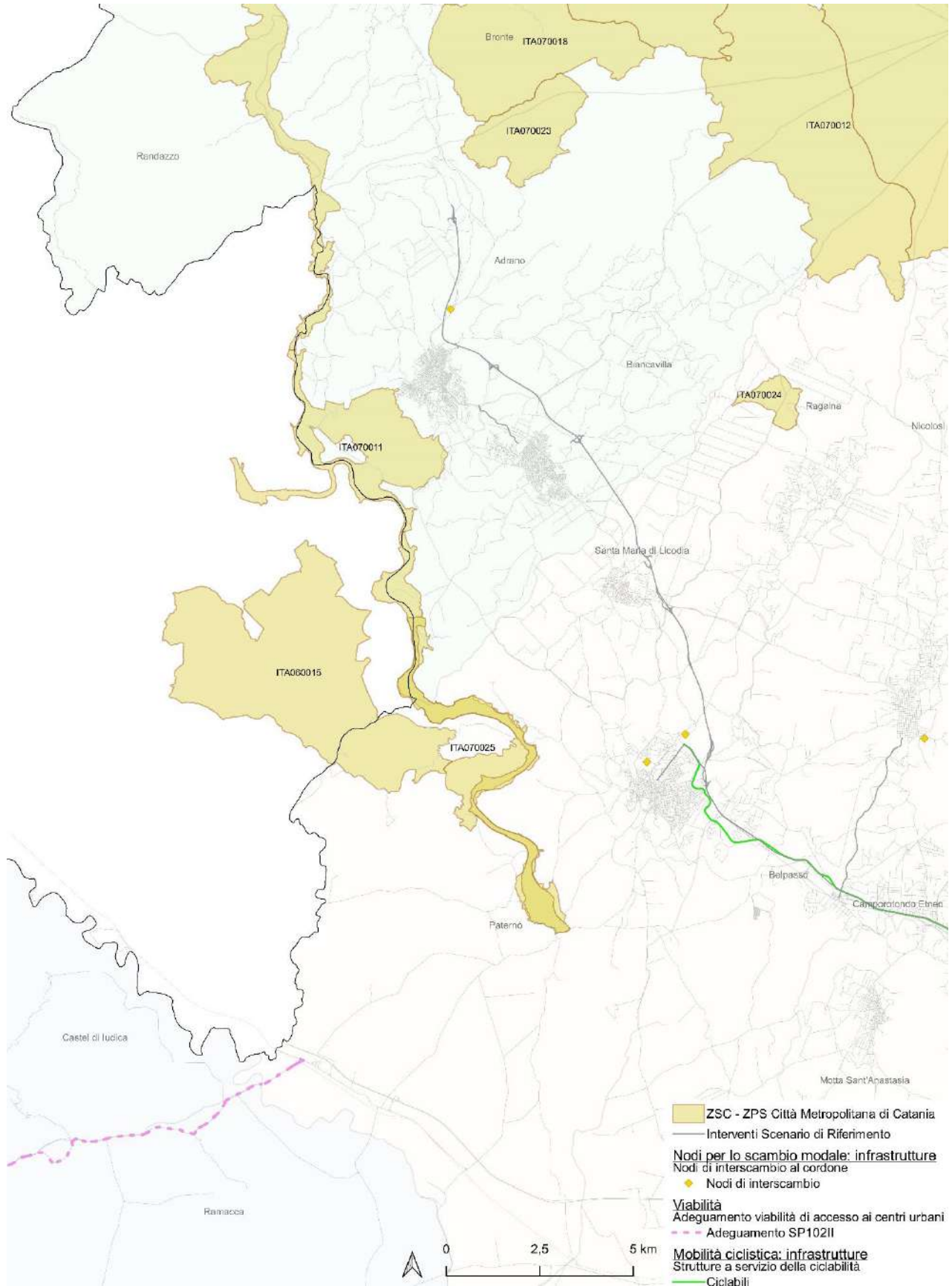
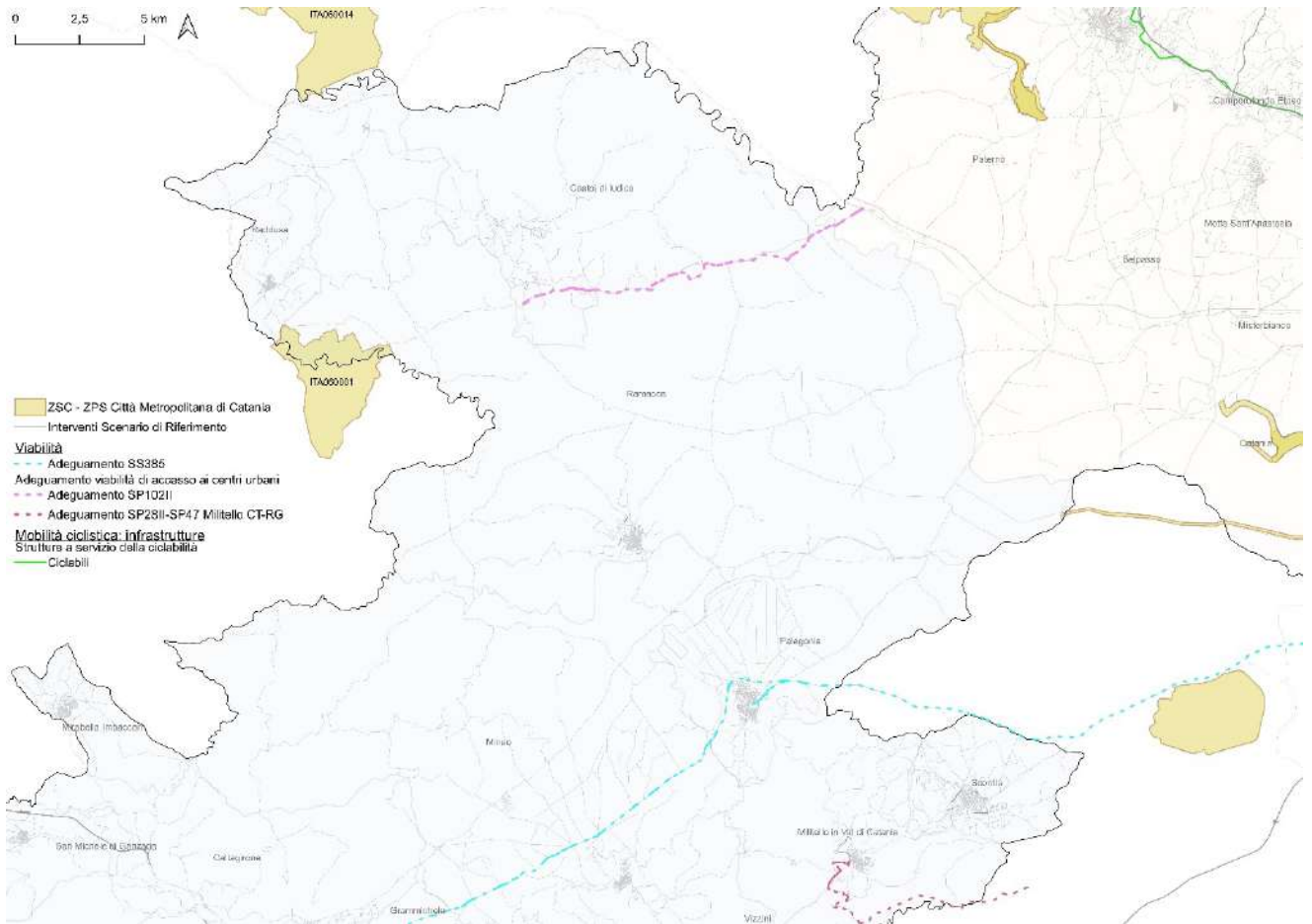


Figura 49 - Scenario 1 Area Pedemontana Ovest e Area Metropolitana Ovest: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



**Figura 50 – Scenario 1 Area del Calatino Nord: Verifica inteferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000**

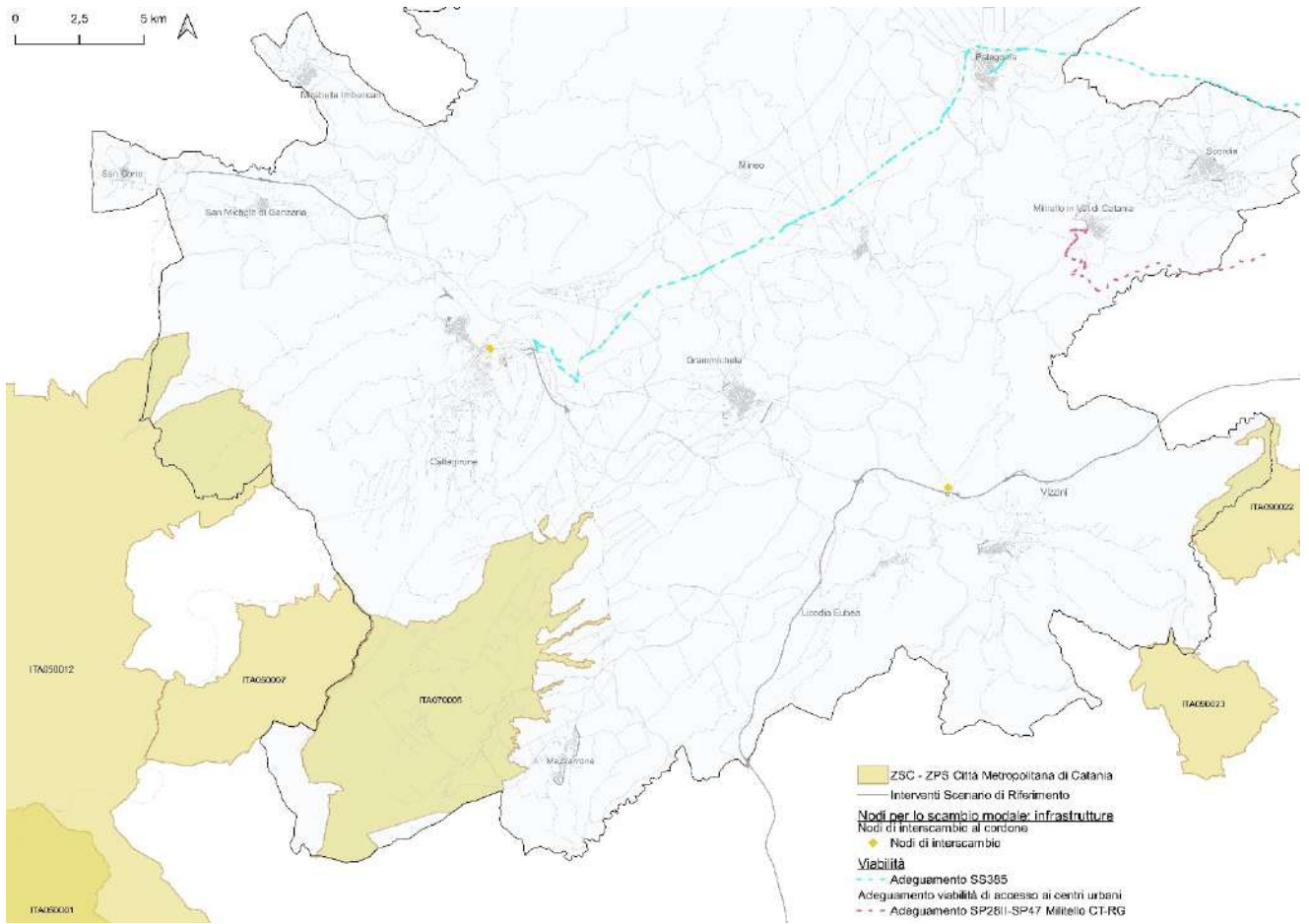


Figura 51 - Scenario 1 Area del Calatino Sud: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

## 7.10 Scenario 2 (con opzioni 2A e 2B): Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000

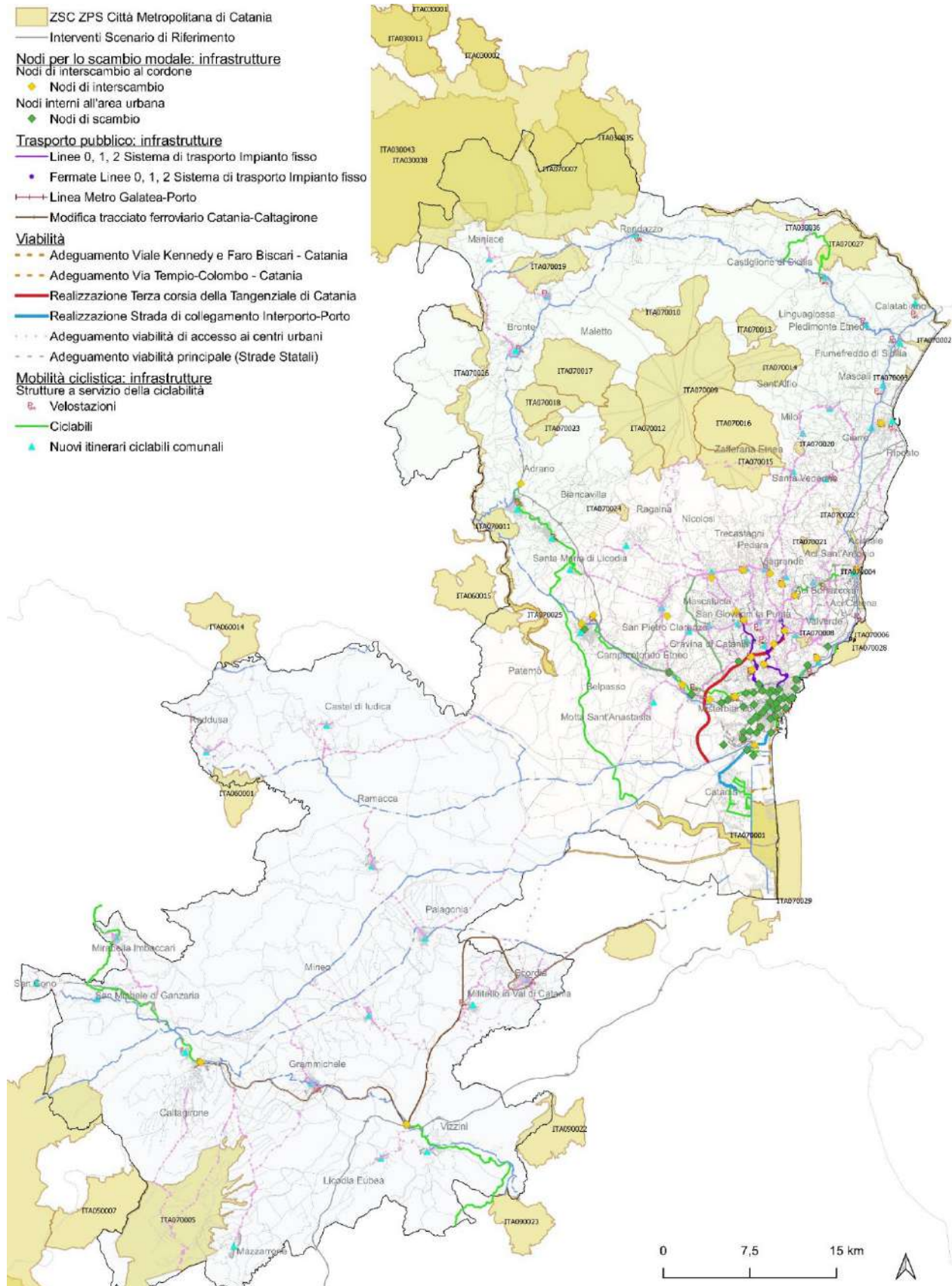


Figura 52 - Inquadramento Scenario 2 opzione 2A: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

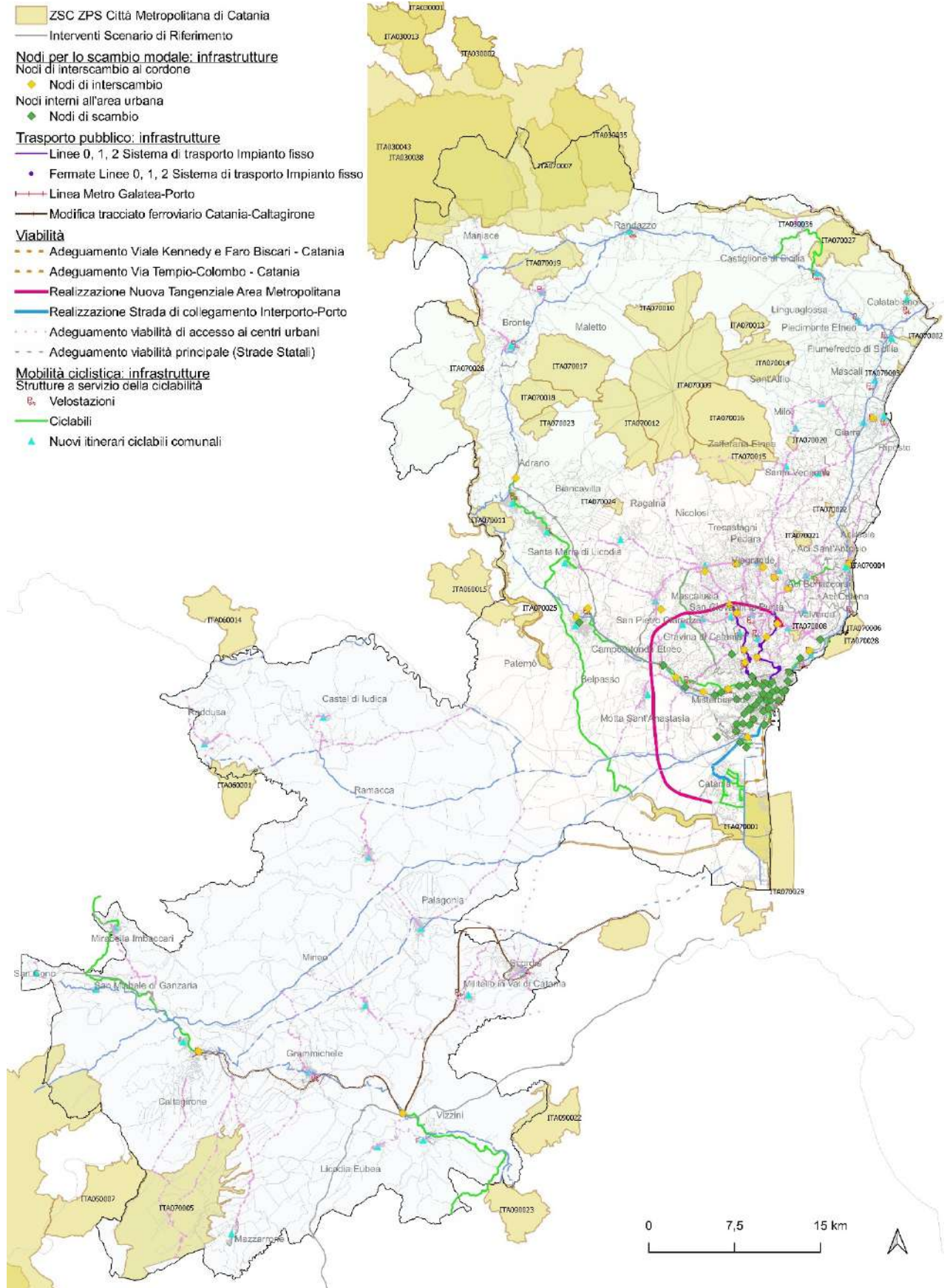


Figura 53 - Inquadramento Scenario 2 opzione 2A: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



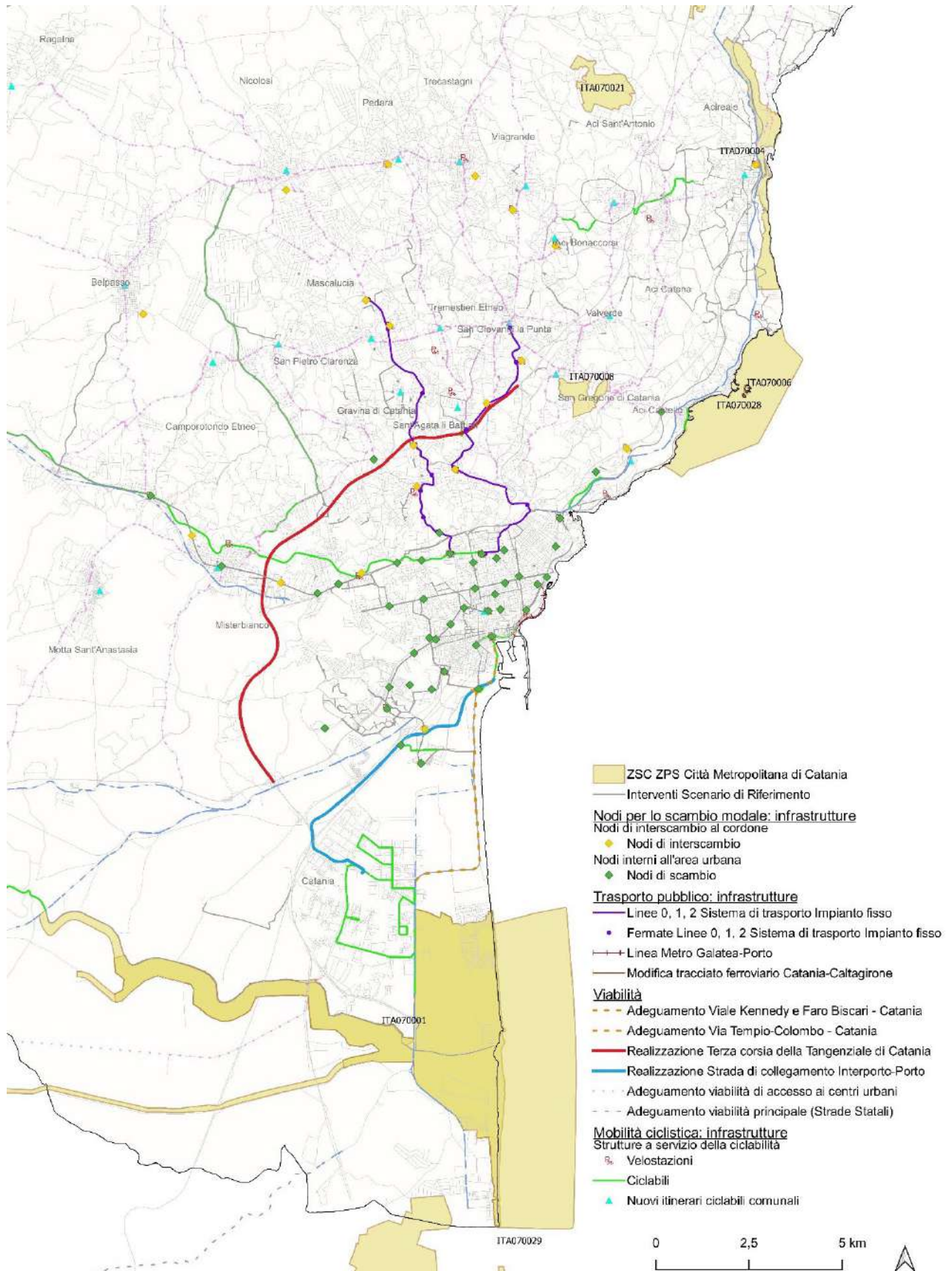


Figura 54 - Scenario 2 opzione 2A Comune di Catania e Area Metropolitana: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

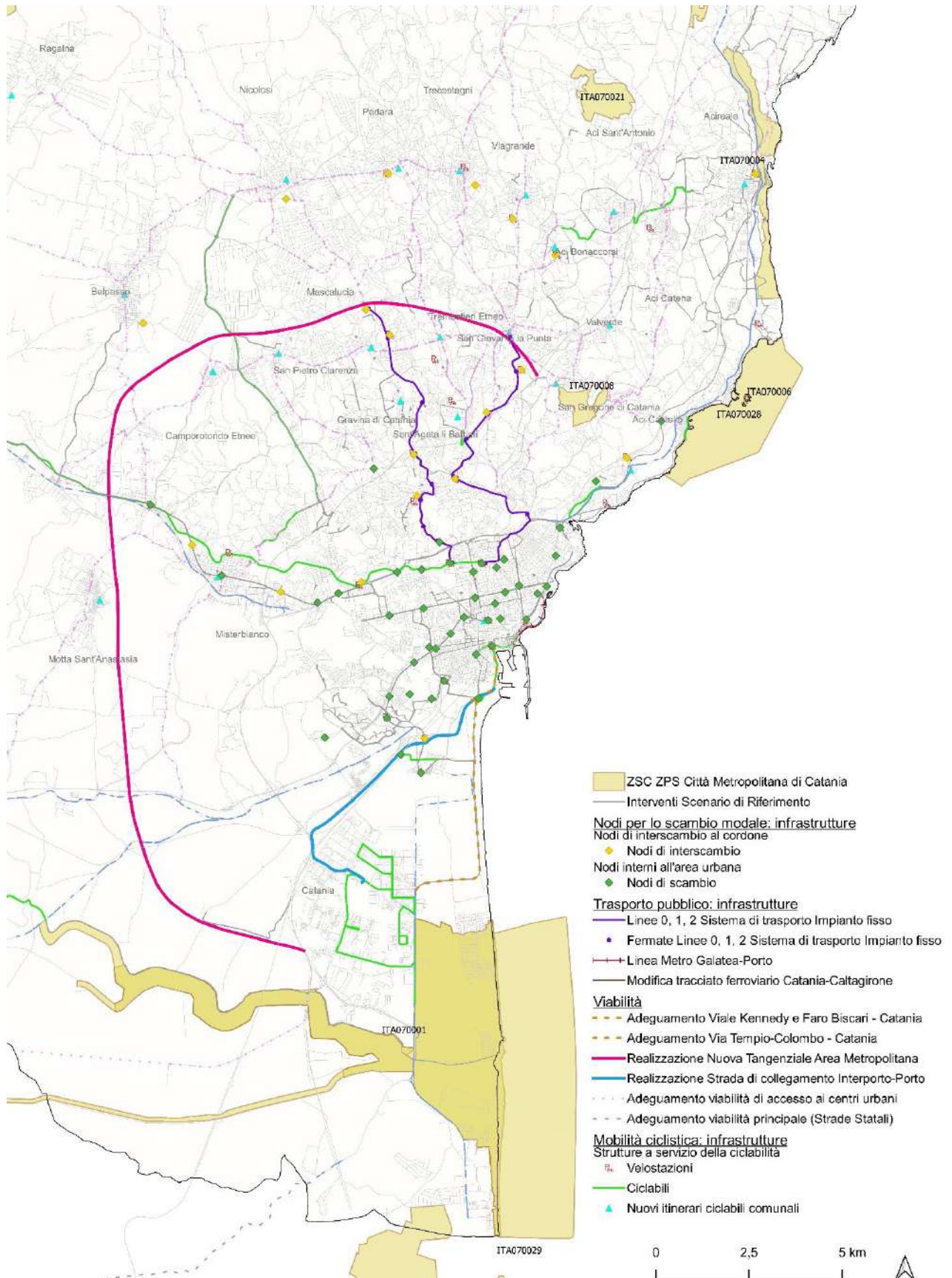


Figura 55 - Scenario 2 opzione 2A Comune di Catania e Area Metropolitana: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

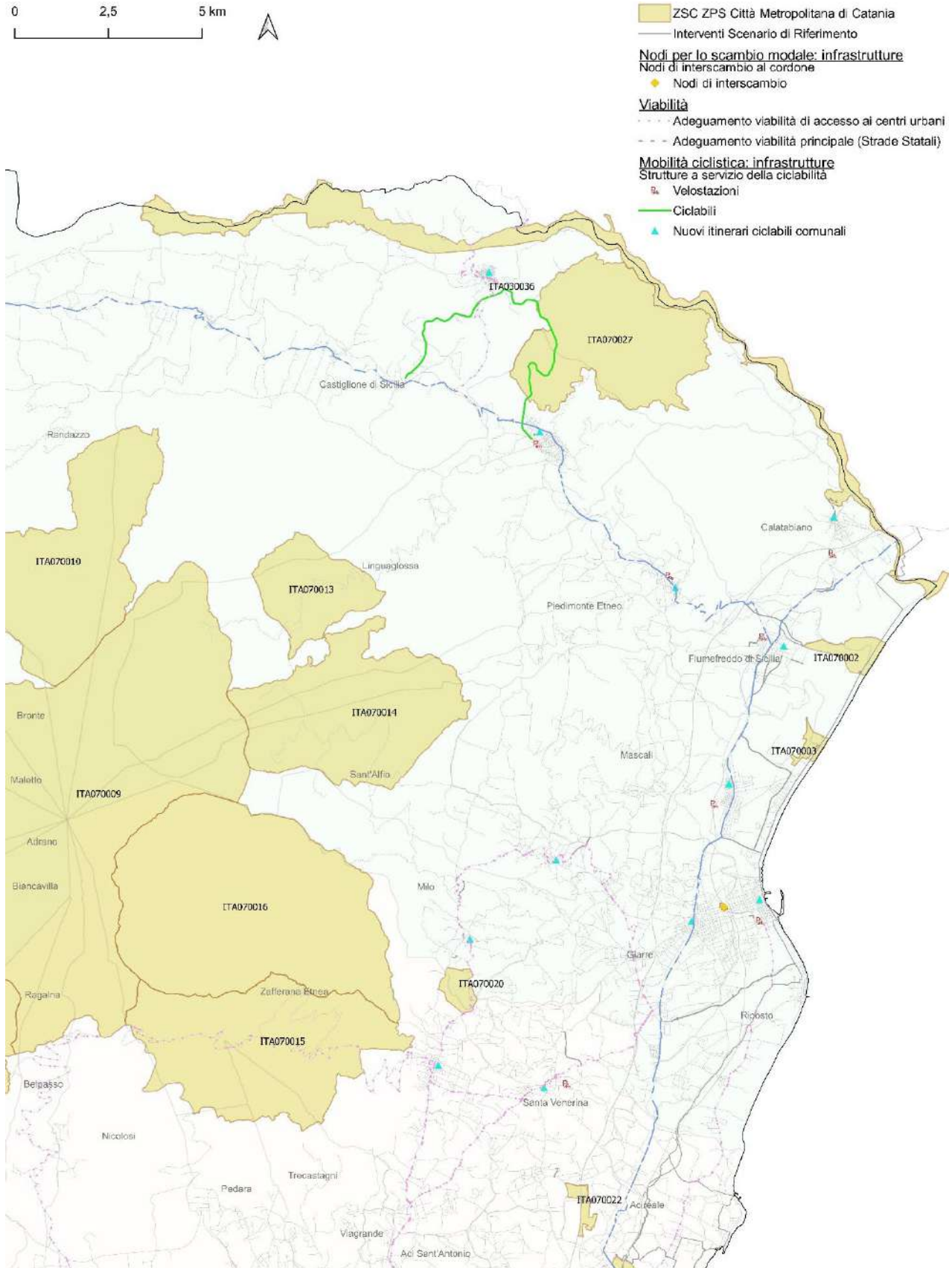


Figura 56 - Scenario 2 Area Pedemontana Nord-Est e Area Ionica: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

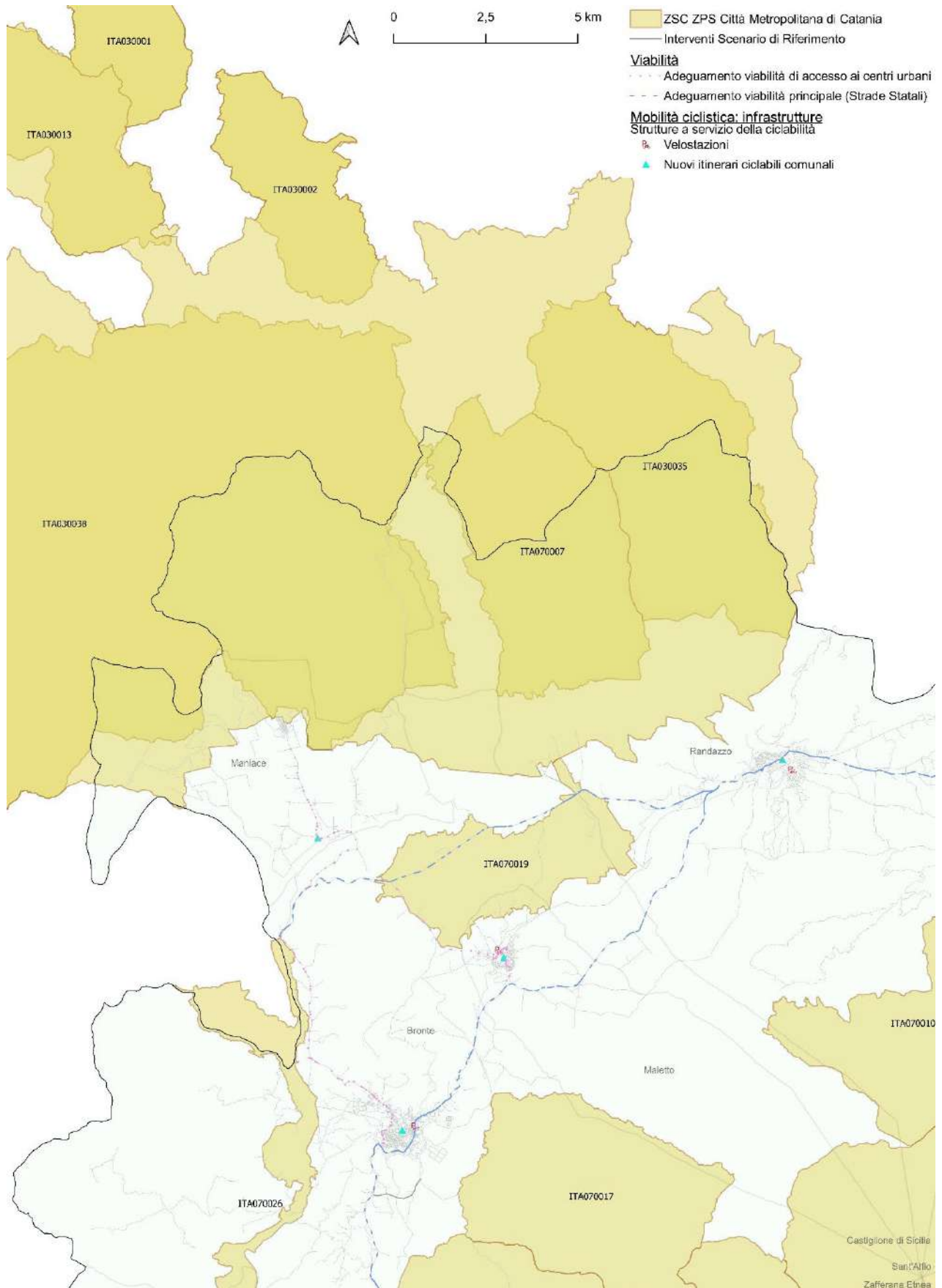


Figura 57 - Scenario 2 Area Pedemontana Nord: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

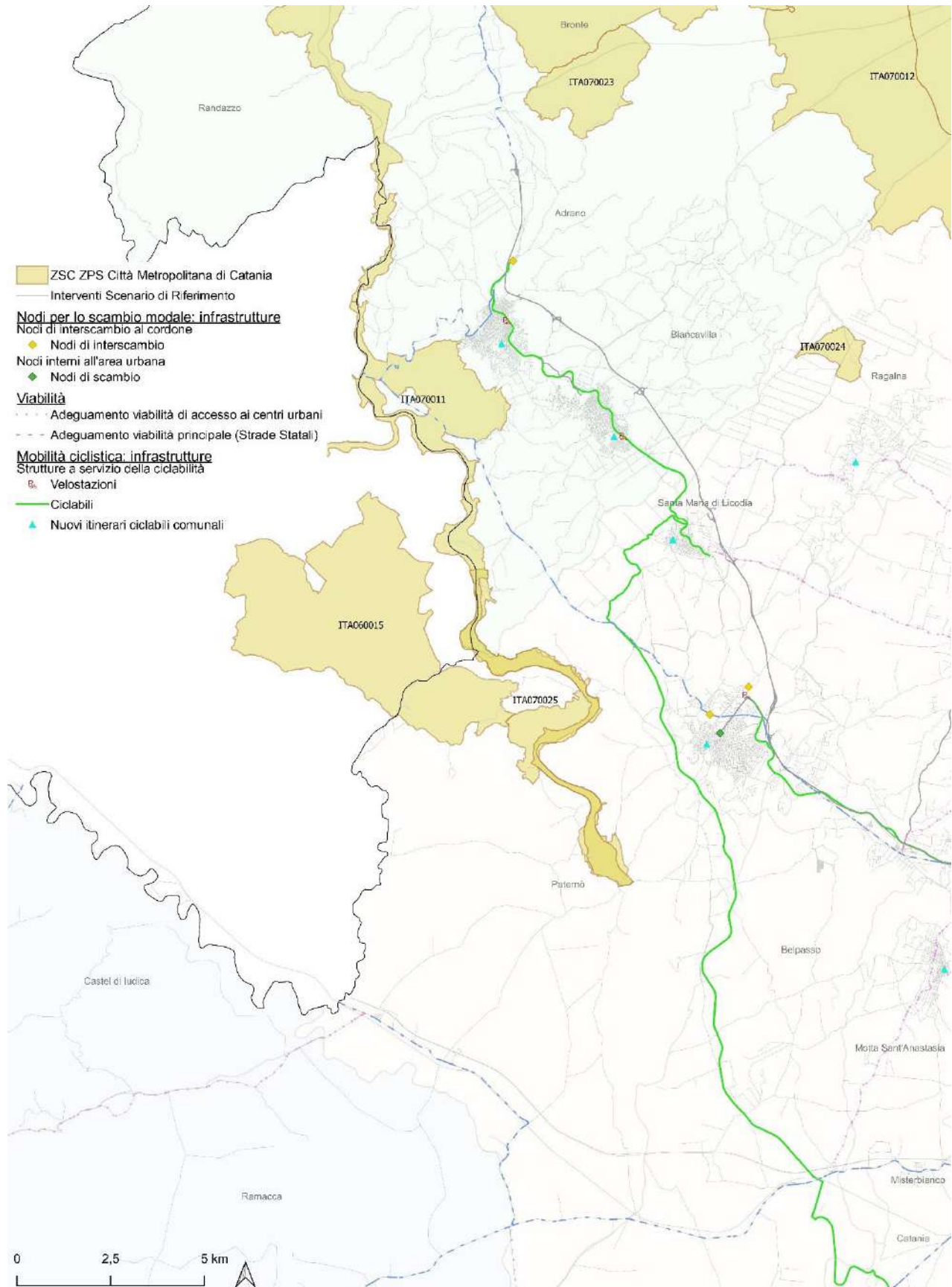


Figura 58 - Scenario 2 Area Pedemontana Ovest e Area Metropolitana Ovest: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



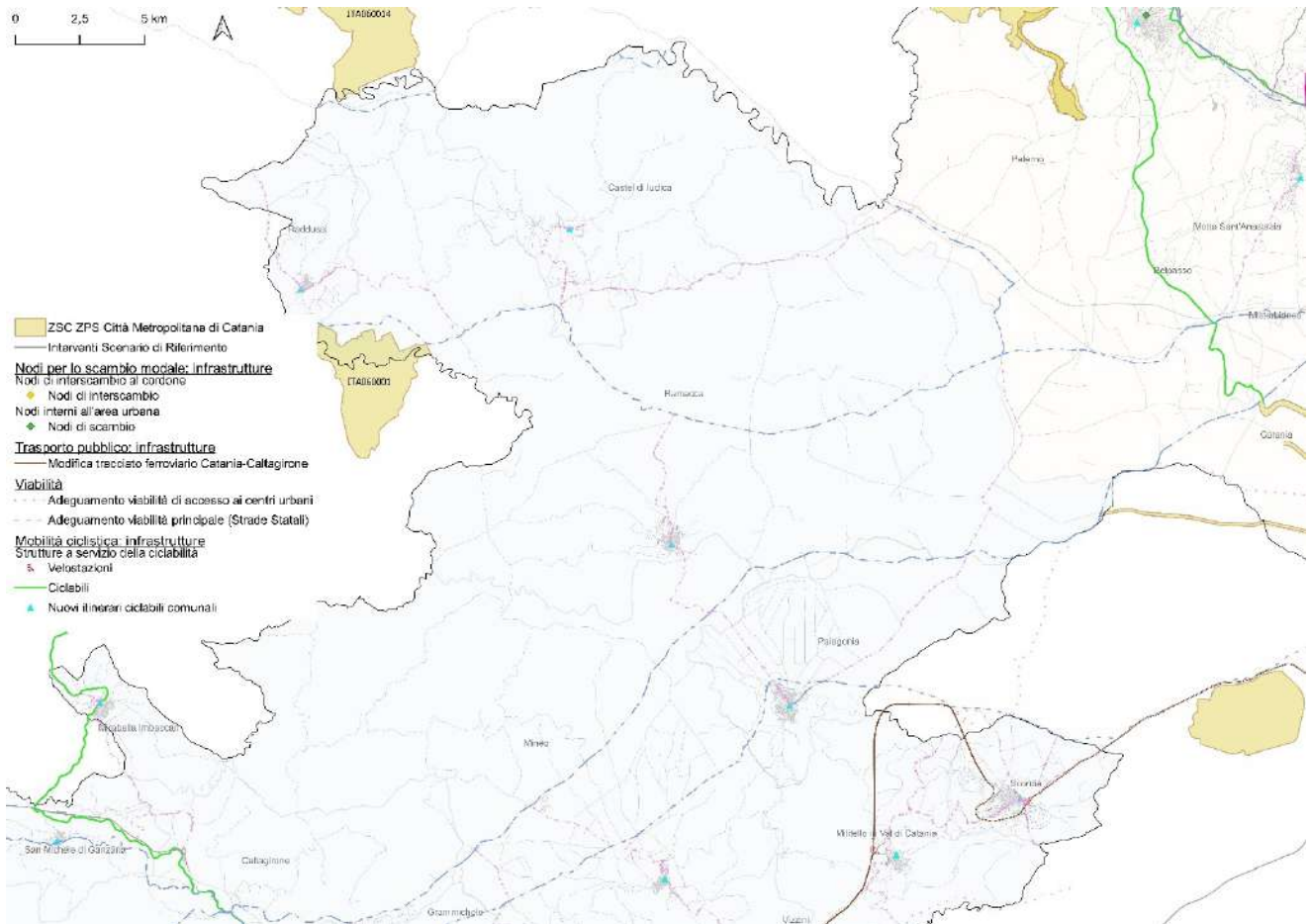


Figura 59 - Scenario 2 Area del Calatino Nord: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

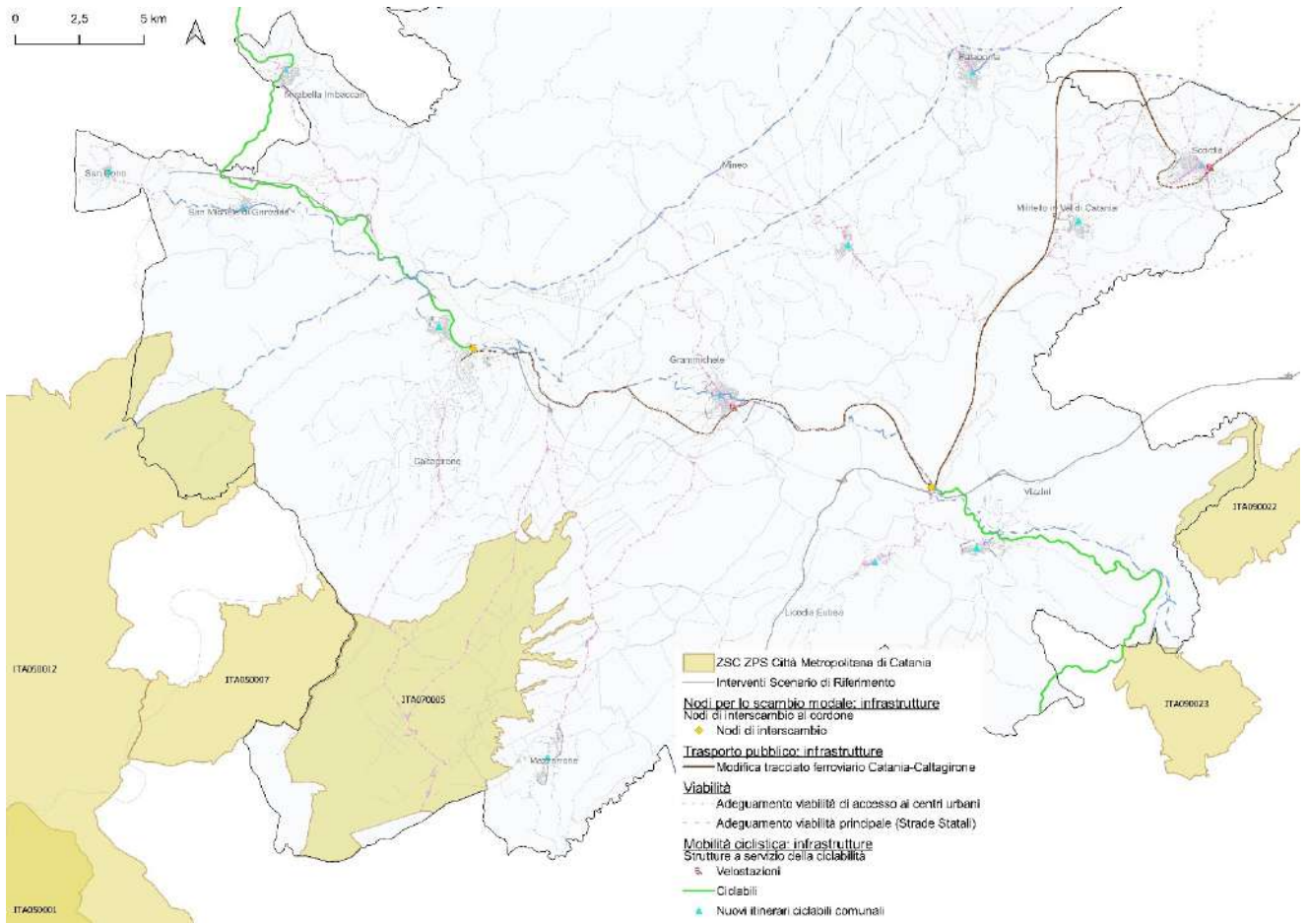


Figura 60 - Scenario 2 Area del Calatino Sud: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

7.11 Scenario 3 (con opzioni 3A e 3B): Sovrapposizione tra Azioni di Piano e Siti Natura 2000

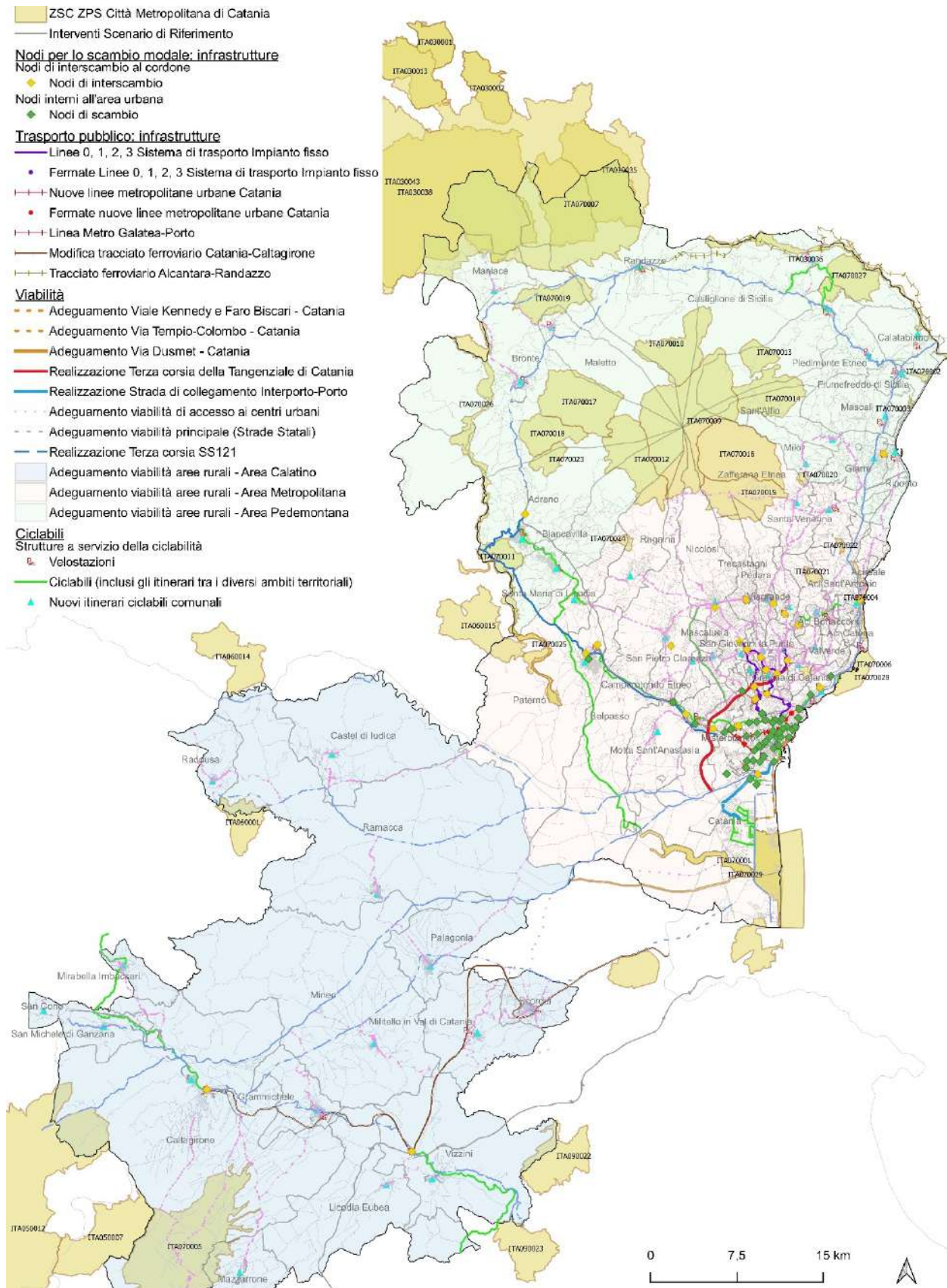


Figura 61 - Inquadramento Scenario 3 opzione 3A: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000





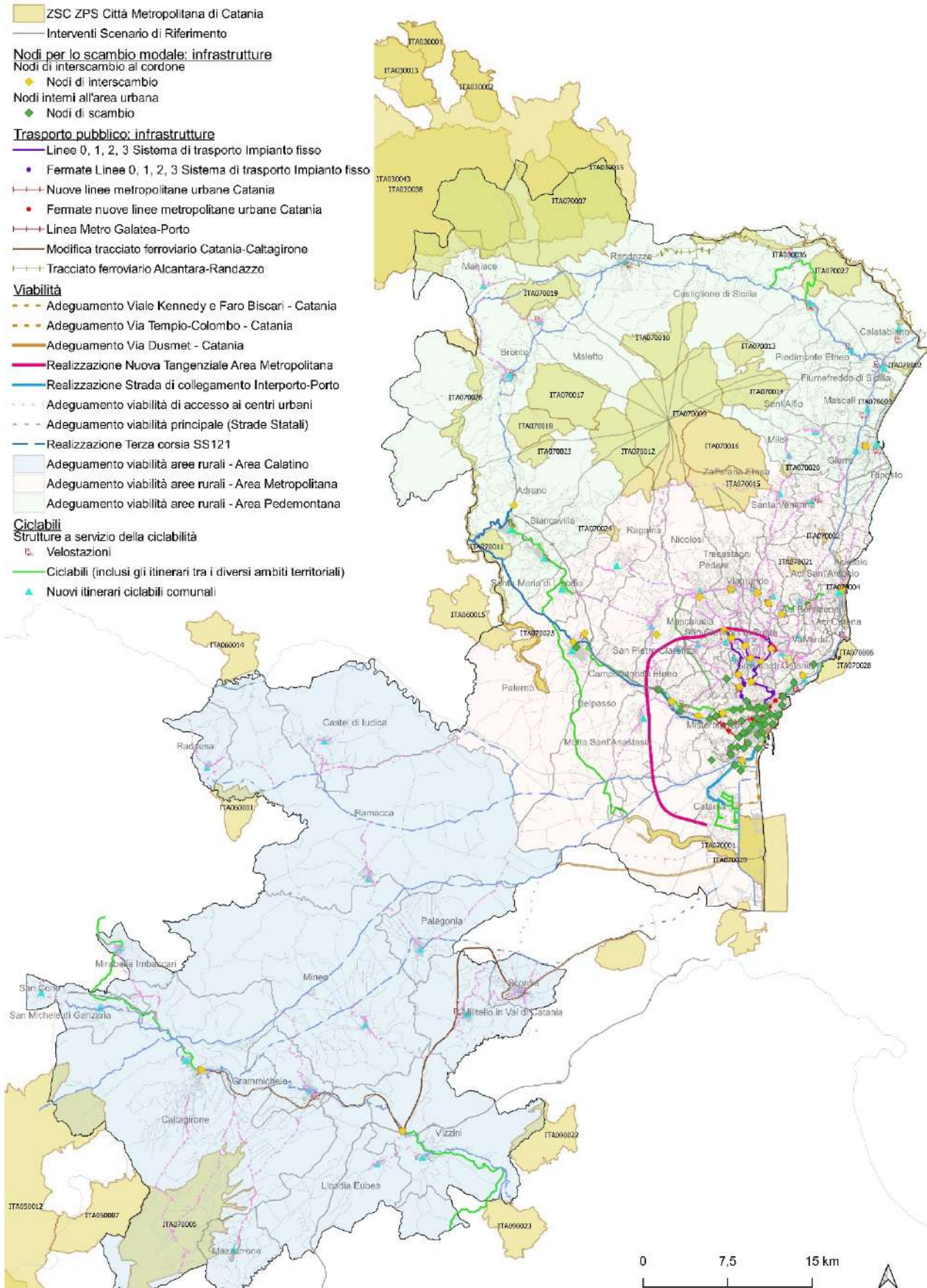


Figura 62 - Inquadramento Scenario 3 opzione 3B: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

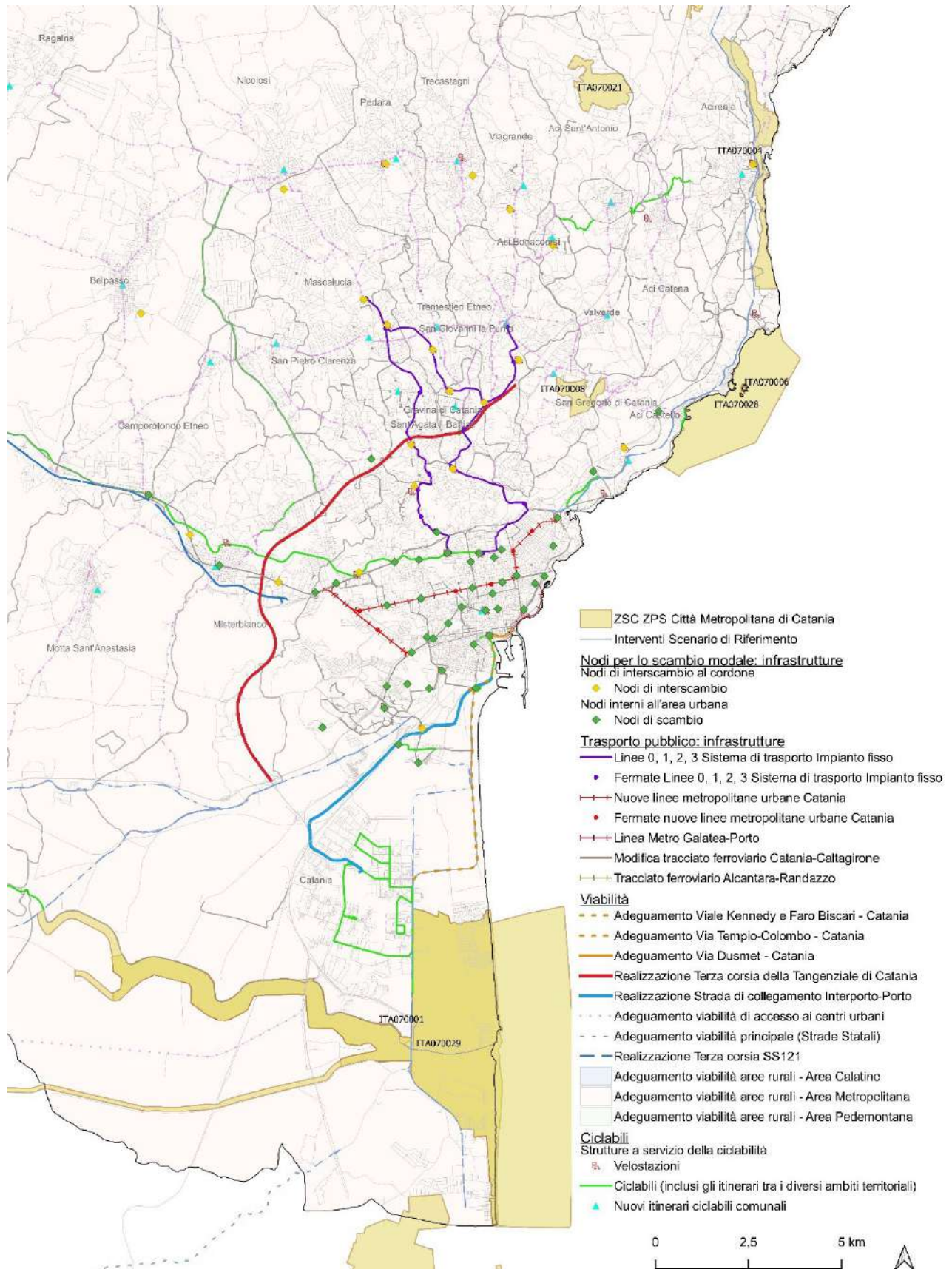


Figura 63 - Scenario 3 opzione 3A Comune di Catania e Area Metropolitana: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

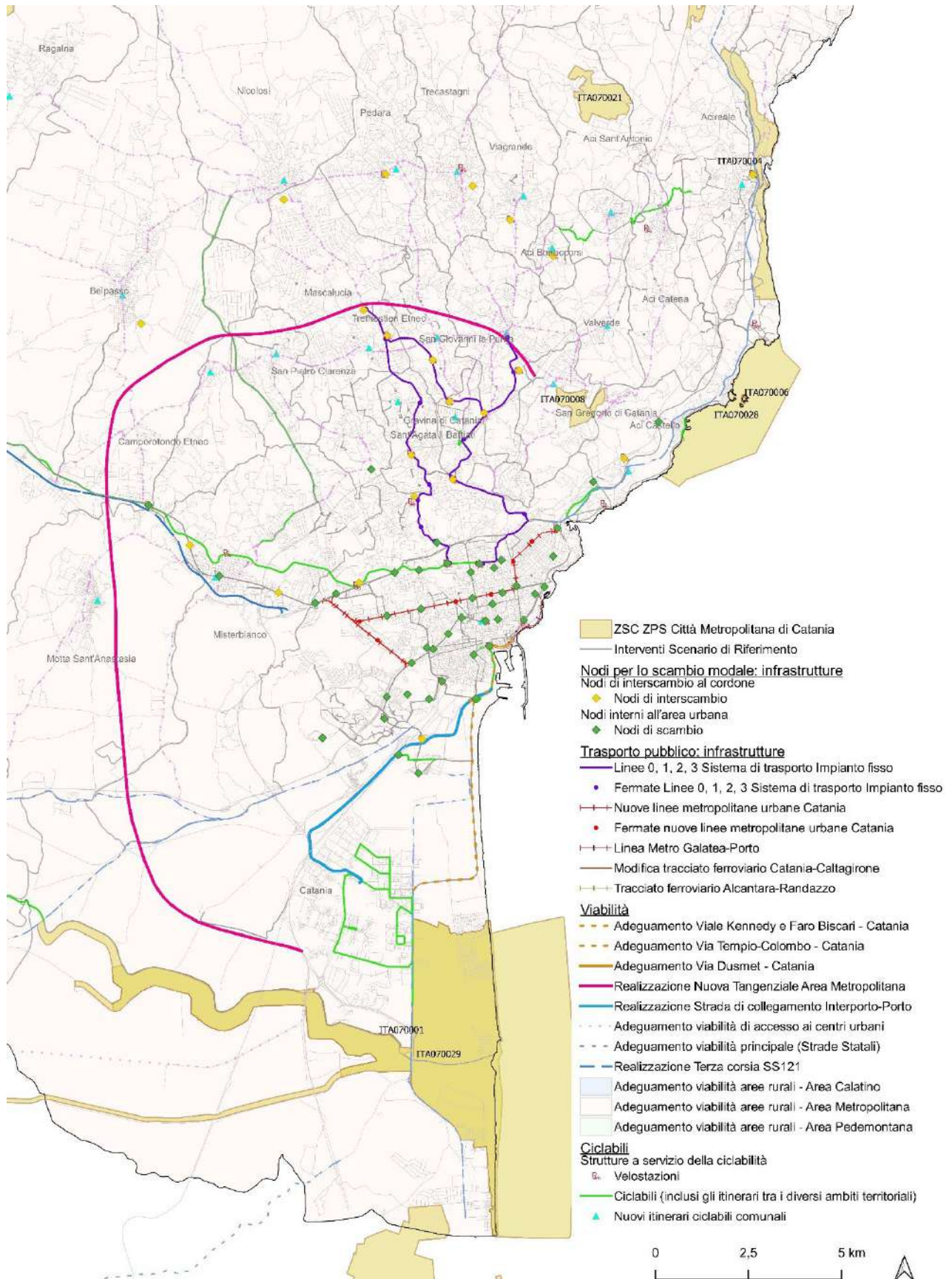


Figura 64 - Scenario 3 opzione 3B Comune di Catania e Area Metropolitana: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



- ZSC ZPS Città Metropolitana di Catania
- Interventi Scenario di Riferimento
- Nodi per lo scambio modale: infrastrutture**
- Nodi di interscambio al cordone**
- Nodi di interscambio
- Trasporto pubblico: infrastrutture**
- Tracciato ferroviario Alcantara-Randazzo
- Viabilità**
- Adeguamento viabilità di accesso ai centri urbani
- Adeguamento viabilità principale (Strade Statali)
- Realizzazione Terza corsia SS121
- Adeguamento viabilità aree rurali - Area Catolino
- Adeguamento viabilità aree rurali - Area Metropolitana
- Adeguamento viabilità aree rurali - Area Pedemontana
- Ciclabili**
- Strutture a servizio della ciclabilità**
- Velostazioni
- Ciclabili (inclusi gli itinerari tra i diversi ambiti territoriali)
- Nuovi itinerari ciclabili comunali

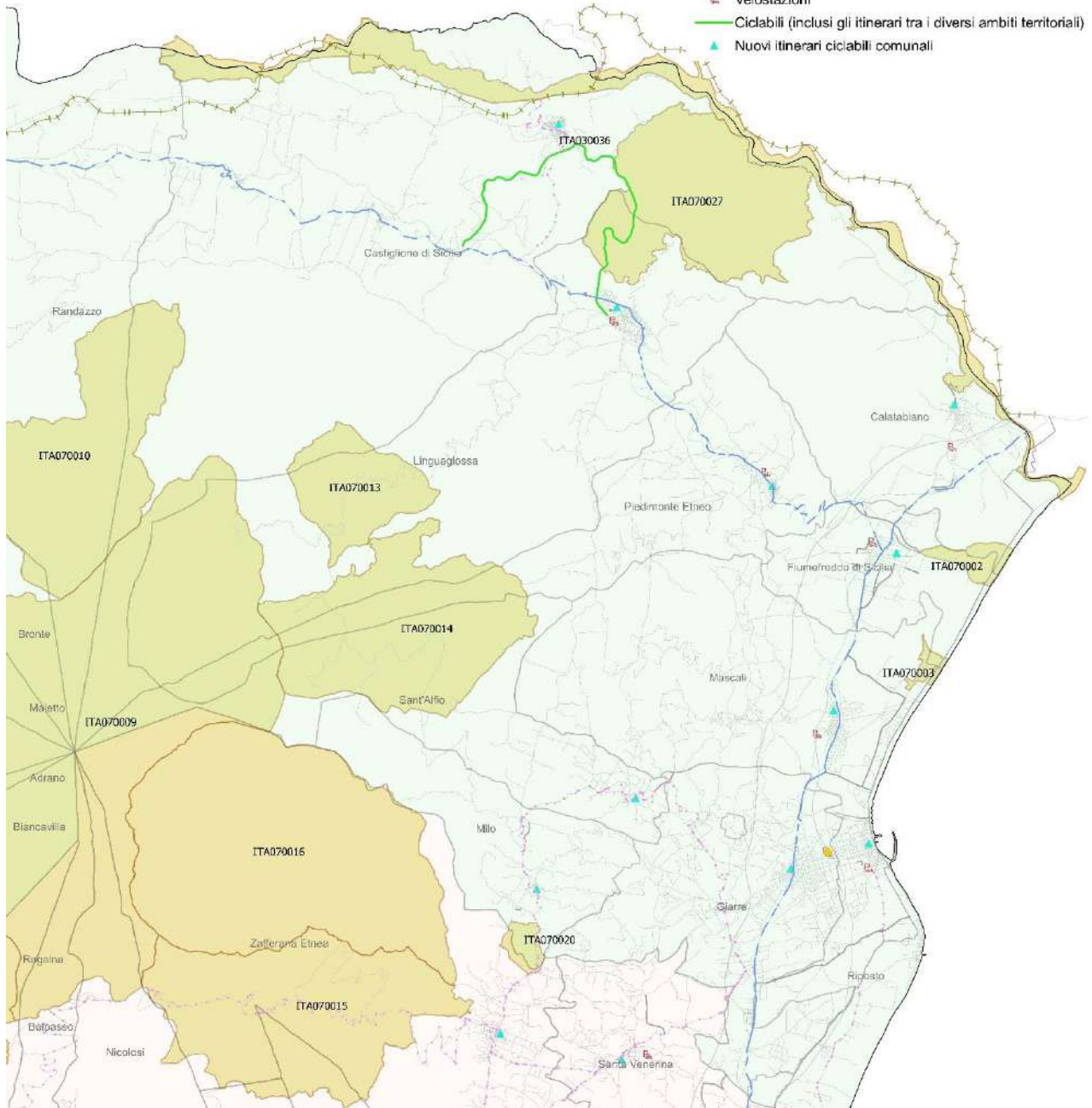


Figura 65 - Scenario 3 Area Pedemontana Nord-Est e Area Ionica: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



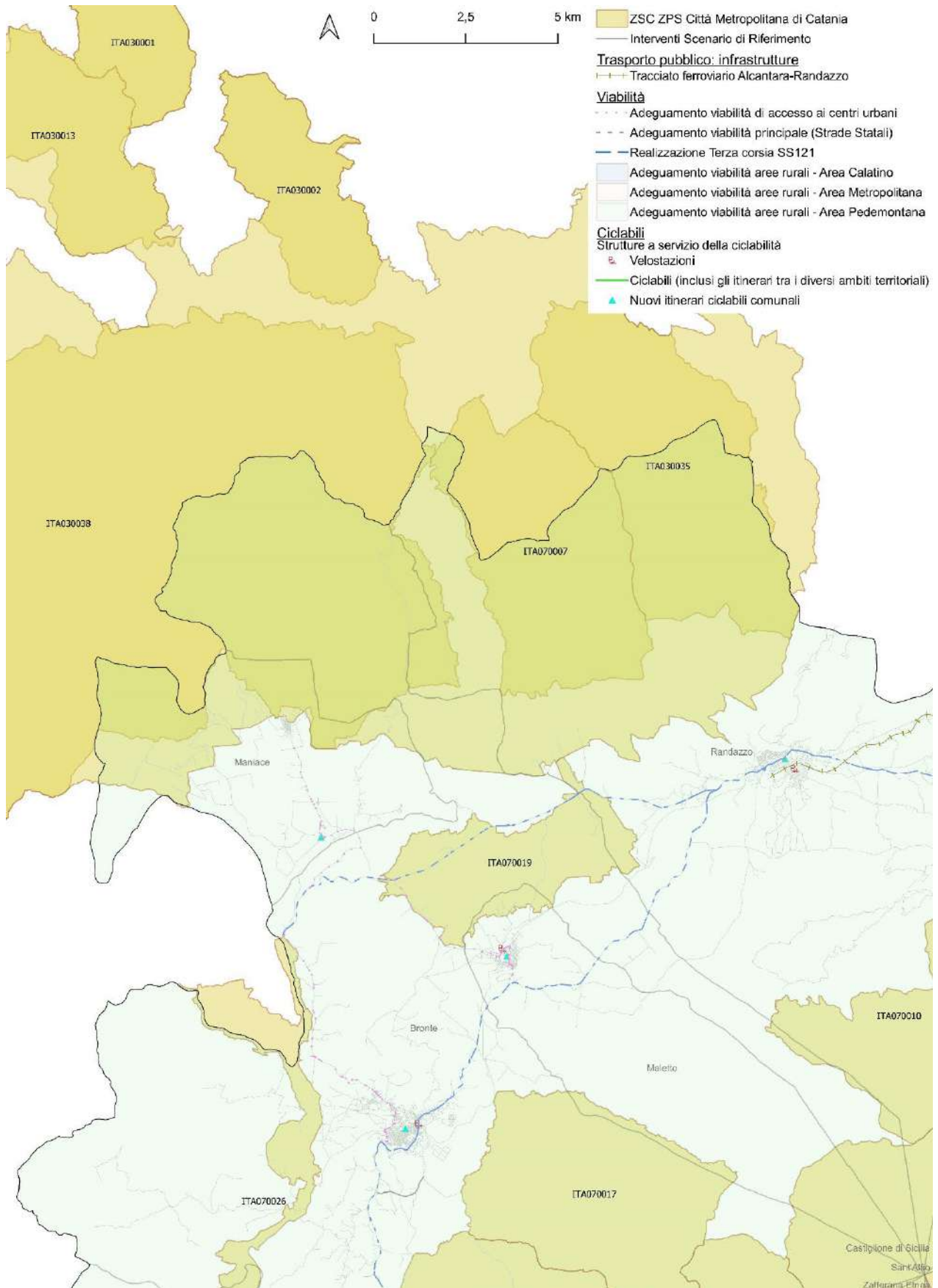


Figura 66 - Scenario 3 Area Pedemontana Nord: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

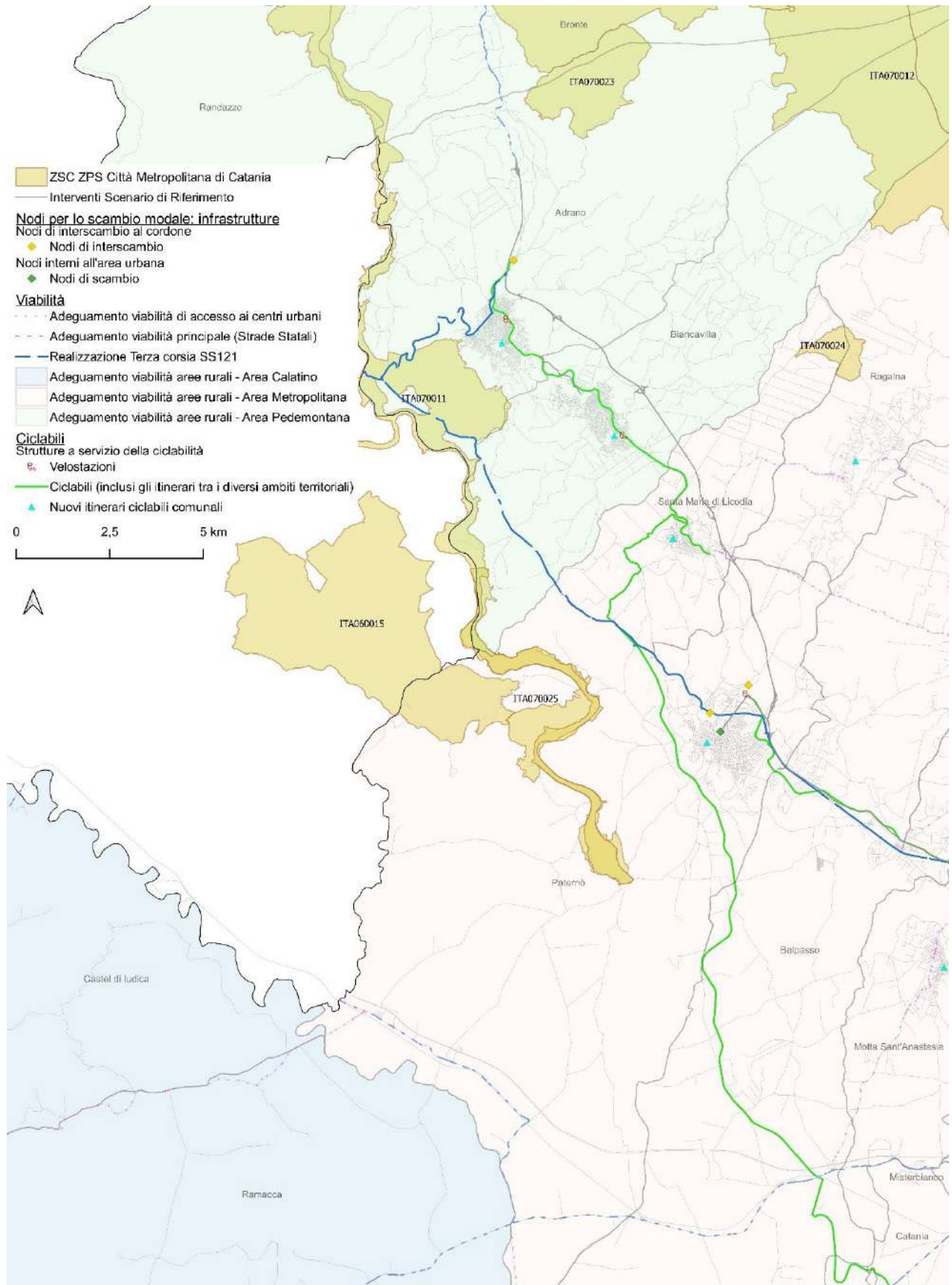


Figura 67 - Scenario 3 Area Pedemontana Ovest e Area Metropolitana Ovest: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



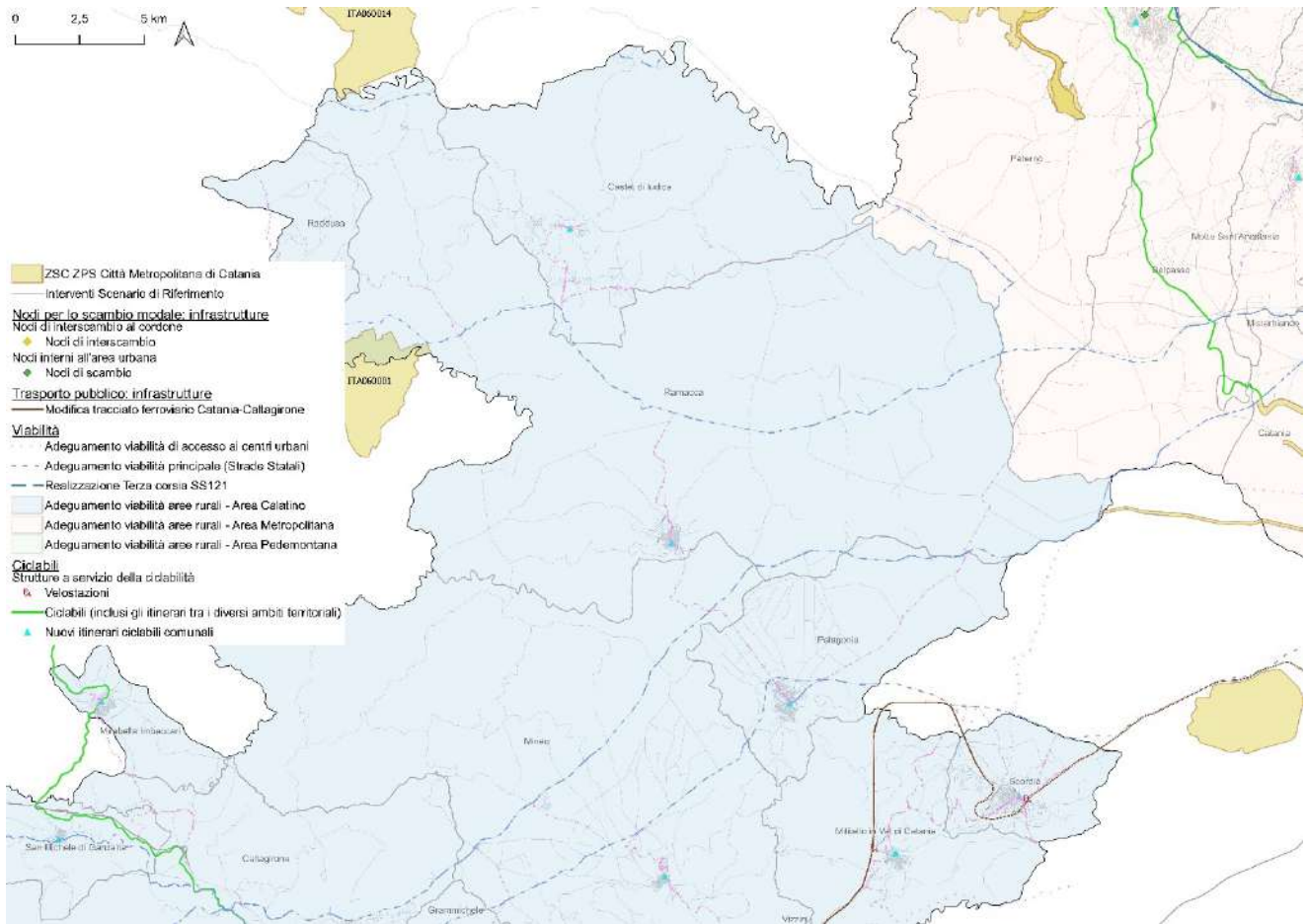


Figura 68 - Scenario 3 Area del Calatino Nord: Verifica interfeerenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000

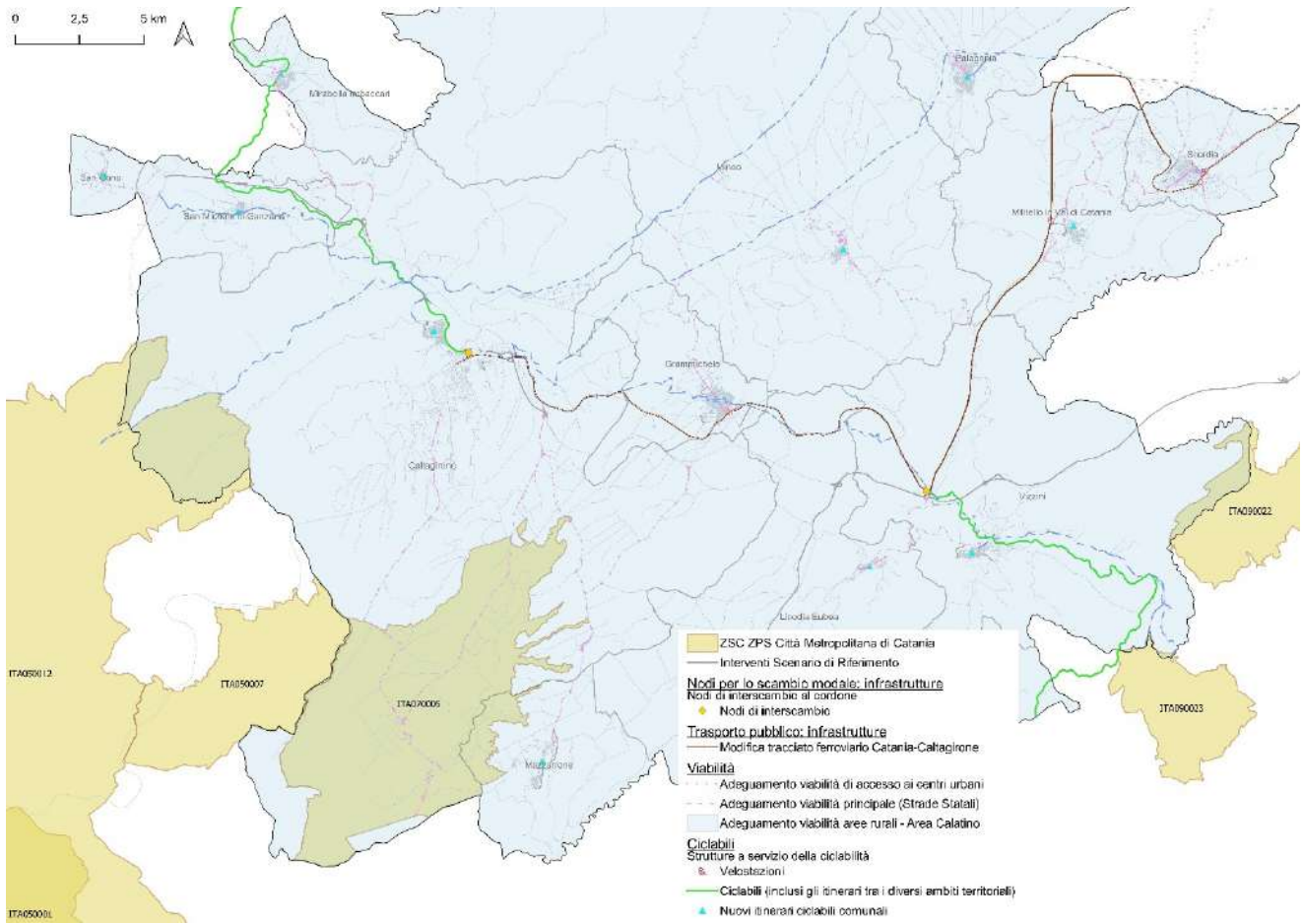


Figura 69 - Scenario 3 Area del Calatino Sud: Verifica interferenze tra azioni di Piano e Siti Natura 2000



## 8 ATTESTAZIONE DI NON SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI

Come detto precedentemente e ripetuto più volte, l'attuazione del Piano non avrà alcuna ripercussione negativa sugli habitat dei siti Natura 2000.

Dopo aver esaminato le caratteristiche, modalità e finalità del Piano, approfondite le indagini volte alla individuazione del grado di naturalità e/o antropizzazione dell'area in esame in termini di area vasta e di area puntuale, in base ai dati floristici e vegetazionali, all'elaborazione dei dati fitosociologici ed alle osservazioni faunistiche reperite, si ritiene, di poter affermare che, il piano sia sufficientemente valido a garantire condizioni di sviluppo territoriale sostenibile, di corretta gestione del patrimonio naturalistico presente, di favorire la riqualificazione degli ecosistemi e di avviare una politica di gestione del territorio favorevole al ripristino della connettività ecologica.

**Si escludono, pertanto, eventuali effetti significativi sulle aree Natura 2000 ricadenti nel territorio della Città Metropolitana di Catania.**

A tal fine il sottoscritto Dott Carlo Nicosia dichiara che l'intervento nella sua globalità e sinergia di indirizzi, volti alla riqualificazione, tutela, gestione e fruizione del territorio, non arrecherà effetti negativi sull'intero comprensorio e non determinerà conseguenze indesiderate sulla flora, sulla fauna, sugli habitat e sul paesaggio.

**Si attesta la non significatività degli impatti.**

**Catania, li 18 Aprile 2023**

**Il Tecnico**

Dott Carlo Nicosia



**Allegato 2 al D.A. 36 del 14 Febbraio 2022**



FORMAT DI SUPPORTO SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività – PROPONENTE**	
Oggetto P/P/P/I/A:	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CATANIA
<p><input checked="" type="checkbox"/> Piano/Programma (definizione di cui all'art. 5, comma 1, lett e) del D.lgs. 152/06)</p> <p><input type="checkbox"/> Progetto/intervento (definizione di cui all'art. 5, comma 1, lett g) del D.lgs. 152/06)</p> <p>Il progetto/intervento ricade nelle tipologie di cui agli Allegati II, Il bis, III e IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.</p> <p><input type="checkbox"/> Si indicare quale tipologia: .....</p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p>Il progetto/intervento è finanziato con risorse pubbliche?</p> <p><input type="checkbox"/> Si indicare quali risorse: .....</p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p>Il progetto/intervento è un'opera pubblica?</p> <p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p><input type="checkbox"/> Attività (qualsiasi attività umana non rientrante nella definizione di progetto/intervento che possa avere relazione o interferenza con l'ecosistema naturale)</p> <p><input type="checkbox"/> PROPOSTE PRE-VALUTATE (VERIFICA DI CORRISPONDENZA)</p>	
Tipologia P/P/P/I/A:	<p><input type="checkbox"/> Piani faunistici/piani ittici</p> <p><input type="checkbox"/> Calendari venatori/ittici</p> <p><input type="checkbox"/> Piani urbanistici/paesaggistici</p> <p><input type="checkbox"/> Piani energetici/infrastrutturali</p> <p><i>X</i> Altri piani o programmi.....</p> <p><input type="checkbox"/> Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001</p> <p><input type="checkbox"/> Realizzazione ex novo di strutture ed edifici</p> <p><input type="checkbox"/> Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti</p> <p><input type="checkbox"/> Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua</p> <p><input type="checkbox"/> Attività agricole</p> <p><input type="checkbox"/> Attività forestali</p> <p><input type="checkbox"/> Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari etc.</p> <p><input type="checkbox"/> Altro (specificare)</p> <p>.....</p>



Proponente:		Città Metropolitana di Catania					
<b>SEZIONE 1 - LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>							
Regione: Sicilia Comune: Catania Prov.: Catania Località/Frazione: ..... ..... Indirizzo: ..... .....				<i>Contesto localizzativo</i> <input type="checkbox"/> Centro urbano <input type="checkbox"/> Zona periurbana <input type="checkbox"/> Aree agricole <input type="checkbox"/> Aree industriali <input type="checkbox"/> Aree naturali <input type="checkbox"/> .....			
Particelle catastali: <i>(se utili e necessarie)</i>							
Coordinate geografiche: <i>(se utili e necessarie)</i>		LAT.					
S.R.:		LONG.					
Nel caso di <b>Piano o Programma</b> , descrivere area di influenza e attuazione e tutte le altre informazioni pertinenti: Intera Area Provinciale...							
<b>SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000</b>							
<b>SITI NATURA 2000</b>							
<b>SIC</b>	cod	<b>IT 070028</b>	Fondali di Acicastello (Isola Lachea – Ciclopi)				
<b>ZSC</b>	cod.	<b>IT 070001</b>	Foce del Fiume Simeto e Lago Gornalunga				
		<b>IT 070002</b>	Riserva naturale Fiume Fiumefreddo				
		<b>IT 070003</b>	La Gurna				
		<b>IT 070004</b>	Timpa di Acireale				
		<b>IT 070005</b>	Bosco di Santo Pietro				
		<b>IT 070006</b>	Isole dei Ciclopi				
		<b>IT 070007</b>	Bosco del Flascio				
		<b>IT 070008</b>	Complesso Immacolatelle, Micio Conti, boschi limitrofi				



		<b>IT 070009</b>	Fascia altomontana dell'Etna
		<b>IT 070010</b>	Dammusi
		<b>IT 070011</b>	Poggio S. Maria
		<b>IT 070012</b>	Pineta di Adrano e Biancavilla
		<b>IT 070013</b>	Pineta di Linguaglossa
		<b>IT 070014</b>	Monte Baracca, Contrada Giarrita
		<b>IT 070015</b>	Canalone del Tripodo
		<b>IT 070016</b>	Valle del Bove
		<b>IT 070017</b>	Sciare di Roccazzo della Bandiera
		<b>IT 070018</b>	Piano dei Grilli
		<b>IT 070019</b>	Lago Gurrida e Sciare di S. Venera
		<b>IT 070020</b>	Bosco di Milo
		<b>IT 070021</b>	Bosco di S. Maria La Stella
		<b>IT 070022</b>	Bosco di Linera
		<b>IT 070023</b>	Monte Minardo
		<b>IT 070024</b>	Monte Arso
		<b>IT 070025</b>	Tratto di Pietralunga del Fiume Simeto
		<b>IT 070026</b>	Forre laviche del Fiume Simeto
		<b>IT 070027</b>	Contrada Sorbera e Contrada Gibiotti
		<b>ZPS</b>	cod.
<b>IT 070015</b>	Canalone del Tripodo		
<b>IT 070016</b>	Valle del Bove		

	<b>IT 070017</b>	Sciare di Roccazzo della Bandiera
	<b>IT 070018</b>	Piano dei Grilli
	<b>IT 070029</b>	Biviere di Lentini, tratto mediano e foce del Fiume Simeto e area antistante la foce

E' stata presa visione degli Obiettivi di Conservazione, delle Misure di Conservazione, e/o del Piano di Gestione e delle Condizioni d'Obbligo eventualmente definite del Sito/i Natura 2000?  Si  No  
Citare, l'atto consultato: Consultato il documento relativo alle Misure di conservazione pubblicato sul portale del Ministero dell'Ambiente. Consultati tutti i Piani di Gestione

<b>2.1 - Il P/P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali?</b> <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<b>Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP</b> _____ ..... .....
	<b>Aree Naturali Protette ai sensi della Legge Regionale n. 98/81 e s.m.i.</b> ..... .....
	Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta (se disponibile e già rilasciato): ..... ..... .....
	..... .....

## 2.2 - Per P/P/P/I/A esterni ai siti Natura 2000:

- Sito cod. IT \_\_\_\_\_ distanza dal sito: ..... ( \_ metri)
- Sito cod. IT \_\_\_\_\_ distanza dal sito: ..... ( \_ metri)
- Sito cod. IT \_\_\_\_\_ distanza dal sito: ..... ( \_ metri)

Tra i siti Natura 2000 indicati e l'area interessata dal P/P/P/I/A, sono presenti elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.)??

Si  No

Descrivere:

.....  
 .....  
 .....  
 .....

## SEZIONE 3 – SCREENING MEDIANTE VERIFICA DI CORRISPONDENZA DI PROPOSTE PRE-VALUTATE

Si richiede di avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P/I/A pre-valutati?

Si  No

Se, Sì, il presentare il Format alla sola Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione finale del P/P/P/I/A, e compilare elementi sottostanti. Se No si richiede di avviare screening specifico.



**PRE-VALUTAZIONI – per proposte già assoggettate a screening di incidenza**

<p><b>PROPOSTE PRE-VALUTATE:</b>  <b>Si dichiara</b>, assumendosi ogni responsabilità, che il piano/progetto/intervento/attività rientra ed è conforme a quelli già <b>pre-valutati</b> da parte dell’Autorità competente per la Valutazione di Incidenza, e pertanto non si richiede l’avvio di uno screening di incidenza specifico?  <i>(n.b.: in caso di risposta negativa (NO), si richiede l’avvio di screening specifico)</i></p>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	<p><i>Se, <b>Si</b>, esplicitare in modo chiaro e completo il riferimento all’Atto di pre-valutazione nell’ambito del quale il P/P/P/I/A rientra nelle tipologie assoggettate positivamente a screening di incidenza da parte dell’Autorità competente per la V.Inc.A:</i></p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--	--	---

**SEZIONE 4 – DESCRIZIONE E DECODIFICA DEL P/P/P/I/A DA ASSOGGETTARE A SCREENING****RELAZIONE DESCRITTIVA DETTAGLIATA DEL P/P/P/I/A***Consultare - Capitolo 5 della relazione di screening***4.3 - Documentazione: allegati tecnici e cartografici a scala adeguata***(barrare solo i documenti disponibili eventualmente allegati alla proposta)*

<input type="checkbox"/> File vettoriali/shape della localizzazione dell’P/P/P/I/A  <input checked="" type="checkbox"/> Carta zonizzazione di Piano/Programma <input checked="" type="checkbox"/> Relazione di Piano/Programma <input type="checkbox"/> Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere  <input type="checkbox"/> Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere  <input type="checkbox"/> Documentazione fotografica <i>ante operam</i>	<input type="checkbox"/> Eventuali studi ambientali disponibili <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <p>.....</p> <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <p>.....</p> <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <p>.....</p> <input type="checkbox"/> Altro: <p>.....</p> <input type="checkbox"/> Altro: <p>.....</p>
---	--

**4.2 - CONDIZIONI****D’OBBLIGO** *(n.b.: da non compilare in caso di screening semplificato)*Se, **Si**, il proponente si assume la piena responsabilità dell’attuazione delle Condizioni

Condizioni d’obbligo rispettate:

- .....
- .....



Il P/P/P/I/A è stato elaborato ed è conforme al rispetto della <b>Condizioni d'Obbligo?</b> <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	d'Obbligo riportate nella proposta. Riferimento all'Atto di individuazione delle Condizioni d'Obbligo: ..... ..... .....		➤ ..... ➤ ..... ➤ ..... ➤ .....	
	Se, <b>No</b> , perché: ..... ..... ..... ..... ..... .....			
<b>SEZIONE 5 - DECODIFICA DEL PIANO/PROGETTO/INTERVENTO/ATTIVITA'</b> (compilare solo parti pertinenti)				
E' prevista trasformazione di uso del suolo?	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> PERMANENTE	<input type="checkbox"/> TEMPORANEA
Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... .....				
Sono previste movimenti terra/sbancamenti/scavi?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Verranno livellate od effettuati interventi di spietramento su superfici naturali?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... ..... .....		Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... ..... .....		
Sono previste aree di cantiere e/o aree di stoccaggio materiali/terreno asportato/etc.? <input type="checkbox"/> SI  <input checked="" type="checkbox"/> NO		Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... ..... ..... .....		
E' necessaria l'apertura o la sistemazione di piste di accesso all'area?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Le piste verranno ripristinate a fine dei lavori/attività?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... ..... .....		Se, <b>Si</b> , cosa è previsto: ..... ..... .....		



<p>E' previsto l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica e/o la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento ambientale?  <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p>Se, <b>Si</b>, descrivere:                  .....                  .....                  .....                  .....</p>	
<p><b>Specie vegetali</b></p>	<p>E' previsto il taglio/esbosco/rimozione e di specie vegetali?  <input type="checkbox"/> SI    <input checked="" type="checkbox"/> NO</p>	<p>Se, <b>SI</b>, descrivere:                  .....                  .....                  .....                  .....                  .....</p>	
<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie vegetali alloctone e le attività di controllo delle stesse (es. eradicazione)?  <input checked="" type="checkbox"/> SI  <input type="checkbox"/> NO</p>		<p>Sono previsti interventi di piantumazione/rinverdimento/messa a dimora di specie vegetali?  <input type="checkbox"/> SI    <input checked="" type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, <b>Si</b>, cosa è previsto:                  .....                  .....                  .....</p> <p>Indicare le specie interessate: .....</p>	
<p><b>Specie animali</b></p>	<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie animali alloctone e la loro attività di gestione?  <input checked="" type="checkbox"/> SI  <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Sono previsti interventi di controllo/immissione/ripopolamento/allevamento di specie animali o attività di pesca sportiva?  <input type="checkbox"/> SI    <input checked="" type="checkbox"/> NO  <input type="checkbox"/></p> <p>Se, <b>Si</b>, cosa è previsto:                  .....                  .....                  .....                  .....</p> <p>Indicare le specie interessate:                  .....</p>	
<p><b>Mezzi meccanici</b></p>	<p>Mezzi di cantiere o mezzi necessari per lo svolgimento dell'intervento</p>	<p>➤ Pale meccaniche, escavatrici, o altri mezzi per il movimento terra:</p>	<p>.....                  .....                  .....                  ....</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mezzi pesanti (Camion, dumper, autogru, gru, betoniere, asfaltatori, rulli compressori):</li> <li>.....</li> <li>.....</li> <li>.....</li> <li>.....</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mezzi aerei o imbarcazioni (elicotteri, aerei, barche, chiatte, draghe, pontoni):</li> <li>.....</li> <li>.....</li> <li>.....</li> <li>.....</li> </ul>	..... ..... ..... ..... .....
<b>Fonti di inquinamento e produzione di rifiuti</b>	La proposta prevede la presenza di fonti di inquinamento (luminoso, chimico, sonoro, acquatico, etc.) o produzione di rifiuti? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionali di settore? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO Descrivere: ..... ..... ..... ..... .....	
<b>Interventi edilizi</b>	Per interventi edilizi su strutture preesistenti Riportare il titolo edilizio in forza al quale è stato realizzato l'immobile e/o struttura oggetto di intervento	<input type="checkbox"/> Permesso a costruire <input type="checkbox"/> Permesso a costruire in sanatoria <input type="checkbox"/> Condono <input type="checkbox"/> DIA/SCIA <input type="checkbox"/> Altro .....	Estremi provvedimento o altre informazioni utili: ..... ..... ..... .....
<b>Manifestazioni</b>	Per manifestazioni, gara, motoristiche, eventi sportivi, spettacoli pirotecnici, sagre, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Numero presunto di partecipanti:</li> <li>.....</li> <li>➤ Numero presunto di veicoli coinvolti nell'evento (moto, auto, biciclette, etc.):</li> <li>.....</li> <li>➤ Numero presunto di mezzi di supporto (ambulanze, vigili del fuoco, forze dell'ordine, mezzi aerei o navali):</li> <li>.....</li> <li>➤ Numero presunto di gruppi elettrogeni e/o bagni chimici:</li> <li>.....</li> </ul>	
<b>Attività ripetute</b>	L'attività/intervento si ripete annualmente/periodicamente alle stesse condizioni? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Descrivere: ..... ..... ..... ..... .....	



Anno: \_\_\_\_ Gennaio Febbraio Marzo Aprile Maggio Giugno Luglio Agosto Settembre Ottobre Novembre Dicembre

1° sett. \_\_\_\_\_

2° sett. \_\_\_\_\_

3° sett. \_\_\_\_\_

4° sett. \_\_\_\_\_

---

Anno: \_\_\_\_ Gennaio Febbraio Marzo Aprile Maggio Giugno Luglio Agosto Settembre Ottobre Novembre Dicembre


1° sett. \_\_\_\_\_

2° sett. \_\_\_\_\_

3° sett. \_\_\_\_\_

4° sett. \_\_\_\_\_



Ditta/Società	Proponente/ Professionista incaricato	Firma e/o Timbro	Luogo e data
	DOTT CARLO NICOSIA		CATANIA, 18 aprile 2023