



**Codice Procedura:** 2245

**Sigla Progetto:** CT31VIAR5

**Proponente:** Città Metropolitana di Catania

**Oggetto:** *“Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*

**Procedimento:** Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. nell’ambito del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (P.A.U.R.) ai sensi dell’art. 27 bis del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

<b>Procedura finanziata</b>	Fondi PNRR
<b>Proponente</b>	Città Metropolitana di Catania
<b>Sede Legale</b>	Via Nuovaluce n. 67/a – Tremestieri etneo (CT)
<b>Capitale Sociale</b>	
<b>Legale Rappresentante</b>	Ing. Giuseppe Galizia R.U.P.
<b>Progettisti</b>	Ing. Vitale Antonio Giancarlo – Prof. Ing. Platania Francesco
<b>Località del progetto</b>	Comuni di Nicolosi, Belpasso, S.P. Clarenza , Camporotondo Etneo, Misterbianco e Catania.
<b>Data presentazione al dipartimento</b>	07/11/2022
<b>Valore dell’Investimento</b>	€. 45.398.153,78
<b>Data procedibilità</b>	12/12/2022
<b>Data Parere Istruttorio Intermedio</b>	16/05/2023
<b>Versamento oneri istruttori</b>	€. 48.403,32
<b>Conferenze di servizio</b>	09/08/2023 – 15/09/2023 – 30/11/2023 -
<b>Responsabile del procedimento</b>	Patella Antonio
<b>Responsabile istruttore del dipartimento</b>	Dot. Salvatore Giacinto
<b>Contenzioso</b>	no, sulla base della documentazione fornita sul portale regionale

Parere predisposto sulla base della documentazione e delle informazioni fornite dal servizio 1 del Dipartimento Regionale Ambiente Regione Siciliana e contenute sul portale regionale.

**PARERE C.T.S. n.112/2024 del 15/03/2024**

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



**VISTO** l'art. 91 della Legge Regionale n. 9 del 07 maggio 2015 recante “Norme in materia di autorizzazione ambientali di competenza regionale”, come integrato con l'art. 44 della Legge Regionale n. 3 del 17.03.2016;

**VISTO** il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;

**VISTO** il D.P.R. n. 357 del 08/03/1997 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” e ss.mm.ii.;

**VISTO** il Decreto Legislativo 22/01/2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 Legge 6 luglio 2002, n. 137” e ss.mm.ii.;

**VISTO** il DPR 13/06/2017 n. 120 - Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo.

**VISTO** il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”;

**VISTA** la Legge 26 ottobre 1995, n. 447: “Legge quadro sull'inquinamento acustico”;

**VISTO** il Decreto 16 marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”;

**VISTO** il D.A. n. 207/GAB del 17 maggio 2016 – Costituzione della Commissione tecnica specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** il D.D.G. del Dipartimento Regionale dell'Ambiente n. 412 del 18 maggio 2016 di approvazione della modulistica per le domande di autorizzazione integrata ambientale di competenza regionale, ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

**VISTA** la nota prot. 605/GAB del 13 febbraio 2019, recante indicazioni circa le modalità di applicazione dell'art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

**VISTO** il D.A. n. 295/GAB del 28/06/2019 che approva la “*Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti*”.

**VISTO** il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il nuovo Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;



**VISTO** il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

**VISTO** il D.A. n. 414 del 19 dicembre 2019 di nomina di quattro componenti della Commissione Tecnica Specialistica in sostituzione dei membri scaduti;

**VISTO** il D.A. n. 57/GAB del 28/2/2020 che regola il funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale.

**VISTO** il D.A. n° 285/GAB del 3 novembre 2020, di nomina del Segretario della CTS.

**VISTO** il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di n. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente.

**VISTO** il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 che regola il funzionamento di C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale che ha sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020, pertanto abrogato;

**VISTO** il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS e di nomina di ulteriori due membri del nucleo di coordinamento;

**VISTO** il D.A. n. 24/GAB del 31 gennaio 2022 di nomina di n. 1 componente ad integrazione della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 38/Gab del 17 febbraio 2022 di modifica del D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021;

**VISTO** il D.A. n. 116/GAB del 27 maggio 2022 di nomina di n. 5 componenti ad integrazione della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 170 del 26 luglio 2022, con il quale è stato prorogato senza soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2022 l'incarico a 21 componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, modificando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con nuovi componenti;

**VISTO** il D.A. n° 310/GAB del 28 dicembre 2022 con il quale sono stati nominati il nuovo presidente ed il nuovo vice presidente del Nucleo di coordinamento della Commissione Tecnica Specialistica;

**VISTO** il D.A. n° 06/GAB del 13 gennaio 2023 con il quale è stata riformulata, in via transitoria, la composizione del Nucleo di coordinamento della Commissione Tecnica Specialistica;



**VISTO** il D.A. n° 252/Gab. del 6 luglio 2023 con il quale è stata prorogata l'efficacia del D.A. n. 265/Gab. del 15 dicembre 2021 e del D.A. n. 06/Gab. del 19 gennaio 2022;

**VISTO** il D.A. n. 282/GAB del 09/08/2023 con il quale il Prof. Avv. Gaetano Armao è stato nominato Presidente della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 284/GAB del 10/08/2023 con il quale sono stati confermati in via provvisoria i tre coordinatori del nucleo della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 333/GAB del 02/10/2023 con il quale vengono nominati 23 commissari in aggiunta all'attuale composizione della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 365/GAB del 07/11/23 con il quale è stato nominato un nuovo componente della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 372/Gab del 09/11/2023 con il quale è stata rinnovata la nomina del Segretario della CTS,

**VISTO** il D. A. n. 373/Gab del 09/11/2023 con il quale si è proceduto alla nomina di un nuovo componente della CTS;

**VISTO** il D.A. n. 381/Gab del 20/11/2023 di nomina di un nuovo componente della CTS;

**VISTA** la nota della Città Metropolitana di Catania, acclarata al protocollo ARTA n. 80488 del 07/11/2022, avente per oggetto: Istanza di attivazione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale nell'ambito del Provvedimento Unico Ambientale Regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per i "*Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento*".

**VISTA** la nota prot. ARTA n. 82906 del 16/11/2022, del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" di *Richiesta perfezionamento istanza*.

**VISTA** la nota della Città Metropolitana di Catania, acclarata al protocollo ARTA n. 85555 del 24/11/2022, con la quale è stata depositata la documentazione integrativa richiesta;

**VISTA** la nota prot. ARTA n. 0089611 del 12/12/2022, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT31VIAR5 - Città Metropolitana di Catania (CT) - "*Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la Tangenziale di Catania ed Etna Sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi - Lotto di completamento*". Proponente: Città' Metropolitana di Catania –

- Adempimenti di cui ai commi 2 (avvenuta pubblicazione della documentazione) e 3 (termini di verifica completezza documentazione) dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
- Comunicazione del Responsabile del Procedimento ai sensi degli artt. 5 e 6 della L. 241/1990 e degli artt. 4 e 5 della l.r. 7/2019.

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



- Trasmissione alla Commissione Tecnica Specialistica per istruttoria tecnica di competenza

**VISTA** la nota prot. n. 109368 del 13/12/2022, del Servizio 2° - Riserve naturali, aree protette e turismo ambientale, del Dipartimento Regionale dello sviluppo rurale e territoriale, acclarata al protocollo ARTA al n. 90267 del 14/12/2022, con la quale viene comunicato che ... ” *non si ravvisano profili di competenza di questo serv. 2°*” ... in merito al progetto relativo ai “*Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la Tangenziale di Catania ed Etna Sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi - Lotto di completamento*”. Proponente: Città' Metropolitana di Catania;

**VISTA** la nota prot. ARTA n. 0004783 del 25/01/2023, del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” di comunicazione della conclusione della fase di verifica della completezza documentale;

**VISTA** la nota prot. n. U.0002364 del 27/01/2023 del Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Catania, acclarata al protocollo ARTA al n. 5890 del 30/01/2023, con la ... ” *Si ribadiscono i contenuti della precedente nota prot. n. 32033 del 13/12/2022 di questo Comando, a suo tempo allegata*”;

**VISTA** la nota prot. n. 7288 del 31/01/2023, del Servizio 2° - Riserve naturali, aree protette e turismo ambientale, del Dipartimento Regionale dello sviluppo rurale e territoriale, acclarata al protocollo ARTA al n. 7051 del 03/02/2023, con la quale viene comunicato che ... ” *non si ravvisano profili di competenza di questo serv. 2°*” ... in merito al progetto relativo ai “*Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la Tangenziale di Catania ed Etna Sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi - Lotto di completamento*”. Proponente: Città' Metropolitana di Catania;

**VISTA** la nota prot. ARTA n. 0007451 del 06/02/2023, del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali”, con la quale viene richiesto al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Catania, di procedere all’inoltro della nota prot. n. 32033 del 13/12/2022, in quanto ... ” *a seguito di ricerca sul protocollo informatico “iride” di questo Assessorato non risulta introitata la suddetta nota prot. n. 32033 del 13.12.2022*” ...;

**VISTA** la nota prot. n. U.0003215 del 06/02/2023 del Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Catania, acclarata al protocollo ARTA al n. 8087 del 07/02/2023, con la quale viene ritrasmesso il parere di cui alla nota prot. n. 32033 del 13/12/2022 di questo Comando;

**VISTA** la nota prot. n. 4032 del 22/02/2023, dell’Autorità di Baine del Distretto Idrografico della Sicilia – Servizio 6 – Pareri ed autorizzazioni ambientali, acclarata al protocollo ARTA al n.11858 del 22/02/2023, che riporta: ... ” *come contributo al procedimento in oggetto sul progetto in esame si raccomanda, ai fini dell’applicazione dei principi di invarianza idraulica, che il dimensionamento delle opere di regimentazione delle acque meteoriche deve soddisfare i requisiti minimi dettati dalle Direttive AdB prot. n. 6834 del 11/10/2019, inserita come allegato 1 nel successivo Decreto del*

**Commissione Tecnica Specialistica** – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “*Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento*”.



*Dirigente Generale (DDG) n. 102 DRU/AdB del 23/06/2021, pubblicato sulla GURS n. 30 del 16/07/2021; per quanto attiene il dimensionamento del sistema di infiltrazione con i nuovi apporti, devono essere soddisfatti i criteri descritti al punto A3 dell'Allegato 2 del citato DDG";*

**VISTA** la nota del Comune di Nicolosi, acclarata al prot. ARTA al n. 16241 del 08/03/2023, con la quale viene trasmessa la ricevuta di avvenuta pubblicazione all'Albo pretorio del progetto;

**VISTA** la nota prot. ARTA n. 17062 del 13/03/2023, del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali", avente per oggetto: *C.P. 2245 / IST. 1675 / CT31VIAR5 - Città Metropolitana di Catania (CT) - "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la Tangenziale di Catania ed Etna Sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi - Lotto di completamento".*  
*Proponente: Città' Metropolitana di Catania*

- Comunicazione alla CTS osservazioni pervenute a seguito degli adempimenti di cui al comma 4 (Pubblicazione dell'Avviso al Pubblico) dell'art. 27-bis del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- Termini per espressione del Parere Istruttorio Intermedio (PII) ai sensi del comma 5 dell'art.27-bis del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. /

**RILEVATO** che non sono pervenuti pareri e/o osservazioni di Enti coinvolti nella procedura.

**LETTI** gli elaborati tecnici, e documentazione amministrativa, trasmessi dal Proponente, per il tramite del Portale della Regione Siciliana:

- Studio di Impatto Ambientale;
- Piano di gestione terre e rocce
- SIA - Analisi e previsione dei volumi di traffico
- SIA - Planimetria generali con mitigazioni
- SIA - planimetria generale A di cantiere e di stoccaggio – Percorsi alternativi
- SIA Planimetria generale Alternative di tracciato e tipologia dei tratti
- SIA Report dei rilevamenti ambientali Acustici
- SIA Risultati da modellazione acustica
- SIA Risultati da modellazione inquinamento Atmosferico
- SIA Schede riassuntive di sintesi
- SIA Sintesi non tecnica
- SIA Report fotografico delle aree inerenti il tracciato stradale
- SIA Studio di impatto ambientale
- Avviso al pubblico
- Dichiarazione sostitutiva sui professionisti interni
- Dichiarazione sostitutiva art. 7
- Dichiarazione sostitutiva incarico per professionisti SIA
- Dichiarazione sostitutiva veridicità di documentazione

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



- Istanza di rilascio SIA
- Mandati complessivi di pagamento
- Scheda di sintesi
- Tabella quadro economico
- Planimetria generale
- Relazione tecnica generale
- Planimetria generale in variante
- Planimetria generale con ubicazione vincoli
- Planimetria generale con ubicazioni cave
- Planimetria regimentazione acque a-b e c
- Planimetria generale sape file
- SIA – Analisi e Previsione dei Volumi di Traffico
- Allegato PTRS – Rapporti di prova
- Allegato PTRS –Stratigrafie e foto carotaggi meccanici
- Allegato PTRS –Tabella campioni
- Allegato PTRS – TABELLA Campioni
- Allegato PTRS – Ubicazione indagini
- SIA – Analisi e Previsione dei Volumi di Traffico
- SIA – Report dei rilevamenti Ambientali Acustici
- SIA – Risultati da modellazione
- SIA – Risultati da modellazione Inquinamento Atmosferico
- SIA – Schede riassuntive di sintesi
- SIA – Report fotografico delle aree inerenti al tracciato di progetto strada
- Dichiarazione sostitutiva sui professionisti interni
- dichiarazione sostitutiva incarico per prof. sia
- dichiarazione sostitutiva veridicità documentazione
- integrazione istanza rilascio SIA
- integrazione avviso al pubblico
- nota riscontro bonifico di cui al punto 10
- integrazione dichiarazione sostitutiva incarico per professionisti sia
- Nota di integrazione documenti

**LETTO** il “Parere Istruttorio Intermedio” (PII) n. 35 del 16/05/2023 di questa CTS con il quale sono state rilevate le seguenti criticità:

1. Occorre valutare la coerenza e compatibilità del progetto, con il quadro di riferimento programmatico regionale:

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



- PTA - “Piano di tutela delle Acque” riportando su cartografia ad adeguata scala, l’ubicazione delle opere di captazione per uso idropotabile più prossime;
  - PAI – “Piano Assetto Idrogeologico”, riportando sulla cartografia vigente, le aree interessate dal progetto;
  - PGRA – “Piano di gestione del rischio alluvioni”;
  - Aree protette Rete Natura 2000;
  - Carta degli habitat prioritari
  - Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923;
  - Vincolo aree boschive D. Lgs. 03/04/2018;
  - PTP – “Piano Territoriale Provinciale”;
  - Piano paesaggistico della provincia di Catania;
  - PPCC – “Piano di protezione civile comunale”;
2. Occorre che sia prodotto uno studio idrologico finalizzato alla determinazione della quantità di acqua di prima pioggia da regimentare e trattare;
  3. Occorre che siano prodotti gli elaborati tecnici e la relazione esplicativa di calcolo degli impianti di trattamento e smaltimento delle acque di pioggia, riportati nelle apposite planimetrie di progetto;
  4. Occorre produrre apposita planimetria di dettaglio, della zona di scarico delle acque meteoriche trattate, nel ricettore superficiale, ed eseguire un apposito calcolo di verifica della sezione idraulica del corpo ricettore, per un tratto sufficientemente idoneo;
  5. Occorre che siano prodotti degli elaborati grafici, relativi alle strutture di sostegno previste in progetto ed alle opere di ingegneria naturalistica realizzate per il contenimento dei rilevati stradali;
  6. Occorre che sia trasmesso lo studio geologico dell’area di progetto;
  7. Occorre che siano prodotte delle planimetrie di dettaglio, relative alle aree destinate allo stoccaggio dei materiali di risulta e/o deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo con l’indicazione delle necessarie misure di mitigazione;
  8. Occorre che siano prodotte delle apposite planimetrie delle aree di cantiere, con indicazione delle aree di sosta dei mezzi meccanici, specificando se l’area è impermeabilizzata in modo da evitare possibili contaminazioni;
  9. Occorre fornire approfondimenti in merito alle misure di mitigazione previste; ad esempio dovrà essere meglio dettagliata la frequenza e il metodo di bagnatura dei terreni, lungo le aree di lavorazione e di trasporto del materiale, nonché dei cumuli di materiale in stoccaggio provvisorio, al fine di mitigare gli effetti derivanti dalla emissione di polveri in atmosfera;
  10. Occorre integrare lo SIA con la valutazione dei consumi relativi alle risorse naturali (Gasolio, acqua, energia elettrica);



**VISTA** la nota del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” prot. n. 38887 del 26/05/2023 con la quale viene trasmesso al Proponente, e per opportuna conoscenza, agli Enti preposti al rilascio del parere di competenza, il Parere Interlocutorio Intermedio (PII) n. 35 del 16/05/2023, con il preciso obbligo del Proponente di presentare le controdeduzioni alle osservazioni/criticità entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della suddetta nota;

**VISTA** la nota del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” prot. n. 48293 del 27/06/2023 che avvia gli “Adempimenti di cui al comma 5 dell’art. 27-bis del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. (Pubblicazione dell’Avviso al Pubblico per avvio nuova consultazione conseguente all’acquisizione di documentazione integrativa);

**VISTA** la nota PEC prot. n. 17222 del 04/08/2023 del Comune di Nicolosi, con la quale comunica che: *[...] si fa presente che il collegamento indicato nella predetta comunicazione: "l'illustrazione, da parte del Proponente, dei contenuti della documentazione complessivamente trasmessa a corredo delle istanze, consultabile nella Sezione Pubblica del nuovo Portale Valutazioni Ambientali di questo Assessorato (rif. <https://si-vvi.regione.sicilia.it/viavas> - Codice Procedura 2245;" non è consultabile [...];*

**VISTA** la nota prot. n. 12386 del 08/08/2023 del Servizio 4 – Affari Urbanistici Sicilia Sud Orientale – del DRU, acclarata al protocollo DRA al n. 61245, con la quale, in riferimento alla pratica in oggetto, *comunica: [...] l'inammissibilità/improcedibilità della predetta convocazione rivolta allo scrivente Dipartimento al fine di acquisire eventuale assenso. [...], ai sensi della Circolare DRU n. 4/2023;*

**VISTA** la nota del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” prot. n. 60179 del 03/08/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità” / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell’ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell’art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Indizione e convocazione prima Conferenza di Servizi del 9 agosto 2023;**

**VISTA** la nota del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” prot. n. 61667 del 09/08/2023, con la quale, in risposta alla nota pec del Comune di Nicolosi, vengono descritte le modalità di accesso al portale Regionale delle Valutazioni Ambientali;

**LETTO** il verbale della *prima* Conferenza di Servizi istruttoria del 09/08/2023;

**VISTA** la nota del Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” prot. n. 62920 del 17/08/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità” / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura:

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Notifica verbale prima Conferenza di Servizi del 9 agosto 2023**, con la quale si comunica anche a tutti gli Enti in indirizzo che: [...] *I lavori della seconda Conferenza di Servizi sono programmati per il giorno 12/09/2023 alle ore 11:30 utilizzando il medesimo Link [...]*;

**VISTA** la nota del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" prot. n. 67117 del 11/09/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità" / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Rinvio seconda Conferenza di Servizi del 12 settembre 2023 al 15 settembre 2023;**

**LETTO** il verbale della *seconda* Conferenza di Servizi istruttoria del 15/09/2023;

**VISTA** la nota del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" prot. n. 72971 del 04/10/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità" / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Notifica verbale seconda Conferenza di Servizi del 15/09/2023**, con la quale si comunica anche a tutti gli Enti in indirizzo la **Convocazione terza Conferenza dei Servizi del 11/10/2023;**

**VISTA** la nota del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" prot. n. 67117 del 11/09/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità" / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Rinvio Conferenza di Servizi del giorno 11 ottobre 2023 a data da destinarsi;**

**VISTA** la nota del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" prot. n. 86338 del 28/11/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità" / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. - **Convocazione Terza Conferenza dei Servizi del 30/11/2023;**

**LETTO** il verbale della *terza* Conferenza di Servizi istruttoria del 30/11/2023 recante in conclusione: [...] *il Presidente preso atto delle dichiarazioni del proponente, dei pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi, quali, tra l'altro, il parere della Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali di Catania, il parere del Genio Civile di Catania, l'esclusione dell'Autorizzazione Idraulica Unica da parte dell'Autorità di Bacino, comunica che, in ragione della perentorietà dei termini del procedimento richiamati al comma 8 dell'art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006 e nel rispetto di quanto previsto al punto 7 della "Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti" approvata con il decreto assessoriale n. 295/Gab del 28/06/2019, è da considerarsi conclusa la fase di acquisizione dei pareri ai fini del procedimento di V.I.A. e pertanto il Servizio 1, una volta acquisito il parere istruttorio conclusivo (P.I.C.) della C.T.S., adotterà il provvedimento di V.I.A. che sarà reso disponibile a tutti gli Enti/Amministrazioni coinvolti nel procedimento e quindi convocherà la conferenza di servizi conclusiva per l'acquisizione dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione dell'opera in argomento nell'ambito del PAUR [...];*

**VISTA** la nota del Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali" prot. n. 86338 del 28/11/2023, avente per oggetto: C.P. 2245 / IST. 1675 / CT\_031\_VIAR\_005 / "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, san Pietro Clarenza, Belpasso E Nicolosi. Lotto di completamento. Richiesta di proroga della validità temporale del decreto di compatibilità" / Proponente: Città Metropolitana di Catania / Procedura: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27-bis D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. **Notifica verbale Terza Conferenza dei Servizi del 30/11/2023;**

**VISTO** che il Proponente, con nota acquisita al protocollo DRA n. 45608 del 19/06/2023, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa al P.I.I. n. 35 del 16/05/2023:

- ISTANZA\_INVIO\_INTEGRAZIONE\_signed.pdf
- TAV.R5\_RELAZIONE\_TECNICA\_IMPIANTO\_TRATTAMENTO\_PRIME\_PIOGGIE\_signed.pdf
- TAV.R2\_-\_Relazione\_geologica\_signed.pdf
- TAV.R2a\_-\_Carta\_geologica\_signed.pdf
- autorizzazione\_art\_13\_prot\_60220\_del\_08\_luglio\_2011\_signed.pdf
- autorizzazione\_art\_93\_e\_94\_D.P.R.\_380\_pos\_47055\_del\_09\_03\_2020\_signed.pdf
- NULLA\_OSTA\_VINCOLO\_IDROGEOLOGICO\_signed.pdf
- RINNOVO\_PARERE\_SOPRINTENDENZA\_PROT.\_13927\_DEL\_11\_03\_2022\_signed.pdf
- TAV\_1\_.M1.2\_Planimetria\_loc\_interventi\_signed.pdf
- TAV\_1\_.M2.4\_Esecutivi\_pianta\_sud\_signed.pdf
- TAV.D2.a2\_PLANIMETRIA\_GENERALE\_CON\_UBICAZIONE\_VINCOLI\_BOSCHIVI\_signed.pdf
- TAV.D2.a3\_-\_PLANIMETRIA\_CON\_UBICAZIONI\_POZZI\_signed.pdf
- TAV.D2.a5\_PLANIMETRIA\_GENERALE\_CON\_UBICAZIONE\_VINCOLO\_IDROGEOLOGICO\_signed.pdf

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



- TAV.D2.a6 - \_PGRA - \_PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI\_signed.pdf
- TAV.D2.a7 - \_AREE NATURA 2000\_signed.pdf
- TAV.D2.a8 - \_CARTA DEGLI HABITAT PRIORITARI\_signed.pdf
- TAV.D2.a9 - \_PTP -PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE\_signed.pdf
- TAV.D2.a10 - \_PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE\_signed.pdf
- TAV.D2.a11 - \_PAI - PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO\_signed.pdf
- TAV.D2.a12 - \_PAI - PIANO ASSETTO GEOMORFOLOGICO\_signed.pdf
- TAV.D3.1a \_PLANIMETRIA ASSE 1 AREA DI CANTIERE PIAZZALE DI SOSTA MEZZI MECCANICI\_signed.pdf
- TAV.D3.3a - \_PLANIMETRIA ASSE 3 - AREA STOCCAGGIO MATERIALE\_signed.pdf
- TAV.D3.6a \_PLANIMETRIA ASSE 6a AREA STOCCAGGIO MATERIALE\_e AREACANTIERE PIAZZALE DI SOSTA MEZZI MECCANICI\_signed.pdf
- TAV.D3.9a - \_PLANIMETRIA REGIMENTAZIONE DELLE ACQUE\_signed.pdf
- TAV.D3.9b - \_PLANIMETRIA REGIMENTAZIONE DELLE ACQUE\_signed.pdf
- TAV.D3.9c - \_PLANIMETRIA REGIMENTAZIONE DELLE ACQUE\_signed.pdf
- TAV.D4 - \_PIANO PAESAGGISTICO CATANIA\_signed.pdf
- TAV.M1 \_PLANIMETRIA LOCALIZZAZIONE INTERVENTI ASSI 1-2-3-4\_signed.pdf
- TAV.M1.2 \_Planimetria\_loc\_interventi\_signed.pdf
- TAV.M2 \_Pianta impalcati nord\_signed.pdf
- TAV.M2.1 \_Esecutivi piastra fond\_e setti nord\_signed.pdf
- TAV.M2.2 \_Esecutivi setti nord\_signed.pdf
- TAV.M2.3 \_Esecutivi setti nord\_signed.pdf
- TAV.M2.4 \_Esecutivi pianta sud\_signed.pdf
- TAV.M2.4 \_Pianta impalcati sud\_signed.pdf
- TAV.M2.5 \_Esecutivi piastra fond\_e setti sud\_signed.pdf
- TAV.M2.6 \_Esecutivi piastra setti sud\_signed.pdf
- TAV.M2.7 \_Esecutivi piastra setti sud\_signed.pdf
- TAV.M3 \_Muri di sostegno\_signed.pdf
- TAV.M4 \_Muri di controripa\_signed.pdf
- TAV.M5 \_Particolari Terre armate\_signed.pdf
- TAV.M6 \_Impalcato con tegoli prefabbricati\_signed.pdf

In particolare, sulle sopra esposte criticità di cui al P.I.I. n. 35 del 16/05/2023, il Proponente ha integrato la documentazione progettuale, come di seguito riassunto:

**In merito al punto 1:** *(Occorre valutare la coerenza e compatibilità del progetto, con il quadro di riferimento programmatico regionale):*

- PTA - “Piano di tutela delle Acque” riportando su cartografia ad adeguata scala, l’ubicazione delle opere di captazione per uso idropotabile più prossime;
- PAI – “Piano Assetto Idrogeologico”, riportando sulla cartografia vigente, le aree interessate dal progetto;

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



- PGRA – “Piano di gestione del rischio alluvioni”;
- Aree protette Rete Natura 2000;
- Carta degli habitat prioritari
- Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923;
- Vincolo aree boschive D. Lgs. 03/04/2018;
- PTP – “Piano Territoriale Provinciale”;
- Piano paesaggistico della provincia di Catania;
- PPCC – “Piano di protezione civile comunale”;

Il Proponente allega al progetto una apposita tavola denominata: “Relazione descrittiva” - In riscontro alle criticità verificate dalla Commissione Tecnica Specialistica e riportate nel parere istruttorio intermedio n.35/2023 del 16/05/2023, nella quale afferma che:

- *PTA - “Piano di tutela delle Acque”; nella TAV.D2.a10 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano ostacoli della nuova arteria con le opere di captazione per uso idropotabile più prossime;*
- *PAI – “Piano Assetto Idrogeologico” nella TAV.D2.a11 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano interferenze con la nuova arteria;*
- *PAI – “Piano Assetto Geomorfologico” nella TAV.D2.a12 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano interferenze con la nuova arteria;*
- *PGRA – “Piano di gestione del rischio alluvioni”; nella TAV.D2.a6 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con zone a rischio alluvioni;*
- *Aree protette Rete Natura 2000; nella TAV.D2.a7 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano zone ZSC o ZPS che potrebbero avere incidenze negative con la realizzazione della nuova arteria stradale;*
- *Carta degli habitat prioritari; nella TAV.D2.a8 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano zone di habitat prioritari;*
- *Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923; nella TAV.D2.a5 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con la zona dove esiste il vincolo idrogeologico. Inoltre è stato già acquisito il nulla osta al vincolo idrogeologico che si allega nuovamente nell’integrazione;*
- *Vincolo aree boschive D. Lgs. 03/04/2018; nella TAV.D2.a2 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia. Non si hanno interferenze con la zona dove esiste il vincolo boschivo.*
- *PTP – “Piano Territoriale Provinciale”; nella TAV.D2.a9 è inserito il tracciato stradale nella relativa cartografia Non si hanno interferenze con la progettualità. Si ricorda che il PTP*



della Provincia Regionale di Catania è stato solo adottato con Delibera del Consiglio provinciale n. 47 del 06/06/2013.

- Piano paesaggistico della provincia di Catania; nella TAV.D4 è inserito il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con vincoli paesaggistici. A tal proposito si allega il rinnovo del parere rilasciato dalla Soprintendenza di Catania prot. 13927 del 11/03/2022.
- PPCC – “Piano di protezione civile comunale”; i comuni non hanno realizzato tali piani;

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole grafiche e cartografiche, con le quali si da riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 1 è stata superata.

In merito al punto 2: (Occorre che sia prodotto uno studio idrologico finalizzato alla determinazione della quantità di acqua di prima pioggia da regimentare e trattare);

Il Proponente allega al progetto, una apposita tavola denominata: TAV.R5 - Relazione tecnica impianto trattamento prime piogge con lo studio idrologico finalizzato alla determinazione della quantità di acqua di prima pioggia da regimentare e trattare;

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto una specifica tavola di progetto, con la quale da riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 2 è stata superata.

In merito al punto 3: (Occorre che siano prodotti gli elaborati tecnici e la relazione esplicativa di calcolo degli impianti di trattamento e smaltimento delle acque di pioggia, riportati nelle apposite planimetrie di progetto);

Il Proponente afferma che: negli elaborati grafici denominati TAV.D3.9a, TAV.D3.9b e TAV.D3.9c sono riportati gli impianti di trattamento e smaltimento delle acque di prima pioggia. Si allega inoltre autorizzazione art 13 prot. 60220 del 08 luglio 2011 rilasciata dal Genio Civile di Catania.

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole di progetto integrative, con le quali si da riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 3 è stata superata.

In merito al punto 4: (Occorre produrre apposita planimetria di dettaglio, della zona di scarico delle acque meteoriche trattate, nel ricettore superficiale, ed eseguire un apposito calcolo di verifica della sezione idraulica del corpo ricettore, per un tratto sufficientemente idoneo);



Il Proponente afferma che: *le acque meteoriche trattate non vengono canalizzate in nessun ricettore superficiale, ma convogliate in appositi pozzi disperdenti;*

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole di progetto integrative, con le quali si dà riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 4 è stata superata.

In merito al punto 5: *(Occorre che siano prodotti degli elaborati grafici, relativi alle strutture di sostegno previste in progetto ed alle opere di ingegneria naturalistica realizzate per il contenimento dei rilevati stradali);*

Il Proponente afferma che: *nelle tavole grafiche denominate TAV.M1, TAV.M2, TAV.M3, TAV.M4, TAV.M5, TAV.M6 vengono inseriti gli elaborati grafici, relativi alle strutture di sostegno previste in progetto ed alle opere di ingegneria naturalistica realizzate per il contenimento dei rilevati stradali; inoltre è stata anche inserita l'autorizzazione art. 93 e 94 D.P.R. 380 pos. 47055 del 09/03/2020 rilasciata dal Genio Civile di Catania;*

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole di progetto integrative, con le quali si dà riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 5 è stata superata.

In merito al punto 6: *(Occorre che sia trasmesso lo studio geologico dell'area di progetto);*

Il Proponente afferma che: *sono state inserite la relazione geologica e la Carta Geologica identificate con la dicitura TAV. R2 e TAV. R2a;*

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole di progetto integrative, con le quali si dà riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la tavola R.2 – Relazione geologica – non è conforme a quanto previsto dal D.M. 17/01/2018 aggiornamento delle “Norme Tecniche per le costruzioni”, la criticità n.6 non è stata superata, e pertanto sarà oggetto di condizione ambientale;

In merito al punto 7: *(Occorre che siano prodotte delle planimetrie di dettaglio, relative alle aree destinate allo stoccaggio dei materiali di risulta e/o deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo con l'indicazione delle necessarie misure di mitigazione);*

**punto 8:** *(Occorre che siano prodotte delle apposite planimetrie delle aree di cantiere, con indicazione delle aree di sosta dei mezzi meccanici, specificando se l'area è impermeabilizzata in modo da evitare possibili contaminazioni);*



**punto 9:** *(Occorre fornire approfondimenti in merito alle misure di mitigazione previste; ad esempio dovrà essere meglio dettagliata la frequenza e il metodo di bagnatura dei terreni, lungo le aree di lavorazione e di trasporto del materiale, nonché dei cumuli di materiale in stoccaggio provvisorio, al fine di mitigare gli effetti derivanti dalla emissione di polveri in atmosfera);*

Il Proponente afferma che: *Nelle tavole grafiche denominate TAV.D3.3a e TAV.D3.6a vengono evidenziate le aree destinate allo stoccaggio dei materiali di risulta e/o deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo; viene appresso evidenziato l'elenco delle principali misure di mitigazione che si metteranno in pratica durante la gestione del cantiere:*

- *Effettuare, soprattutto nei periodi più secchi, una periodica bagnatura delle pavimentazioni;*
- *Coprire con teli i cumuli di materiale pulverulento;*
- *Evitare le demolizioni durante le giornate ventose;*
- *Mantenere la viabilità di cantiere pavimentata pulita (ad esempio attraverso l'impiego della spazzatrice);*
- *Preferire l'utilizzo di veicoli omologati con emissioni rispettose delle normative europee.*

*Nelle tavole grafiche denominate TAV.D3.1a e TAV.D3.6a sono indicate le aree di sosta dei mezzi meccanici. Per evitare contaminazioni del suolo e delle acque sotterranee e superficiali, si attueranno le seguenti prescrizioni:*

- *Effettuare il rifornimento dei mezzi su pavimentazione impermeabile;*
- *Controllare la tenuta dei tappi dei bacini di contenimento;*
- *Tenere sempre a disposizione il kit anti-sversamento;*
- *In caso di lavori in corsi d'acqua lavorare in periodi di magra;*
- *Ridurre l'approvvigionamento idrico da acquedotto e preferire il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere (ove possibile).*
- *lo stoccaggio di terreno vegetale deve avvenire in cumuli di massimo 2 metri di altezza per conservarne le caratteristiche al fine di poterlo riutilizzare nelle opere di recupero dopo il ripristino delle aree;*
- *i cumuli devono essere gestiti in modo da evitarne il dilavamento e la dispersione di polveri (con copertura o inerbimento);*
- *il trasporto dovrà essere effettuato tramite mezzi coperti.*

*Depositi temporanei e gestione dei materiali - Per i vari materiali che necessitano di essere stoccati in cantiere (materie prime, rifiuti...) si attueranno le modalità di gestione che garantiscano la separazione netta fra i vari cumuli o depositi:*

- *depositare gli inerti in modo da evitare spandimenti nei terreni che non saranno oggetto di costruzione;*
- *evitare spandimenti degli inerti nel reticolo di allontanamento delle acque meteoriche;*
- *stoccare in sicurezza le sostanze pericolose evitando il loro deposito a cielo aperto;*
- *conservare in cantiere le schede di sicurezza;*

**Commissione Tecnica Specialistica** – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".



- *separare i materiali tolti d'opera dai rifiuti.*

*Rifiuti - I rifiuti in cantiere saranno stoccati nell'area destinata a deposito temporaneo, secondo le seguenti prescrizioni:*

- *i rifiuti devono essere separati per codice CER;*
- *devono essere stoccati in contenitori idonei per funzionalità e capacità e identificati con apposita cartellonistica;*
- *eventuali ditte in subappalto dovranno essere formate sulle modalità di gestione dei rifiuti all'interno del cantiere.*

*Ripristino dei luoghi - Una volta terminate le lavorazioni, il cantiere verrà smantellato e le aree utilizzate come cantiere e campi base dovranno essere ripristinate tramite:*

- *verifica preliminare dello stato di eventuale contaminazione dei suoli;*
- *ricollocaimento del terreno vegetale accantonato in precedenza;*
- *eventuale ripristino della vegetazione tipica del luogo.*

**VALUTATO** che il Proponente, ha redatto delle specifiche tavole di progetto integrative, con le quali si dà riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che le criticità n. 7 – 8 e 9 sono state superate.

**In merito al punto 10:** *(Occorre integrare lo SIA con la valutazione dei consumi relativi alle risorse naturali (Gasolio, acqua, energia elettrica);*

Il Proponente afferma che: *In fase esecutiva si potrà verificare una temporanea emissione di polveri nella zona interessata dai lavori dovuta agli scavi e al transito dei mezzi di cantiere. La realizzazione dell'opera non prevede la produzione di sostanze nocive, né in fase esecutiva né a regime. L'efficienza delle risorse si riferisce al rapporto tra risorse impiegate e benefici che ne derivano. In relazione alla produzione di rifiuti occorre sottolineare che il materiale di scavo non sarà conferito in discarica ma riutilizzato.*

*Gli indicatori d'impatto selezionati sono:*

- *Consumo di combustibili fossili (carbone, petrolio, gas naturale);*
- *Emissioni di gas serra (CO2);*
- *Emissioni di gas acidificanti (NOX, SOX);*
- *Consumo di acqua;*
- *Manodopera e ore di lavoro.*

*Le voci che più direttamente possono essere legate al cantiere stradale sono le seguenti:*

- *Catena delle forniture e logistica dei materiali – in generale si parla di “material flow ”;*

**Commissione Tecnica Specialistica** – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.



- *selezione di materiali non pericolosi e non tossici (in cantiere ma anche durante la vita utile);*
- *limitazione dei rifiuti prodotti in cantiere;*
- *recupero / riciclaggio della maggiore quantità possibile di materiale di scarto;*
- *risparmio nell'uso dell'acqua durante la costruzione;*
- *trattamento opportuno delle acque reflue derivanti da lavorazioni;*
- *riduzione dell'impatto del cantiere sull'ambiente immediatamente circostante: limitazione dei rumori e limitazione dell'inquinamento prodotto.*

#### *Work Site Energy Efficiency (Efficienza Energetica del Cantiere)*

*Il lavoro eseguito sul sito di cantiere per la quantità di energia / carburante consumato, viene generalmente espresso in unità di materiale spostato per quantità di energia / combustibile consumato. (Unità di misura comuni sono metri cubi o tonnellate di materiale per litro di*

*carburante). La quantità di energia / carburante che una macchina consuma dipenderà dalla particolare applicazione e dal fattore di carico della macchina per quella specifica applicazione. Per determinare il consumo di carburante delle macchine viene descritto in seguito il fattore di carico per i diversi tipi di applicazioni.*

*“Applicazione su pala gommata - Percentuale di potenza nominale consumo di carburante - Fattore di carico della macchina basso da 20 a 50 - Fattore di carico della macchina medio da 50 a 70 - Fattore di carico della macchina alto da 70 a 90”*

*La norma definisce anche i fattori di carico nel seguente modo:*

- *Basso fattore di carico della macchina - Caricamento intermittente di autocarri da cumuli, caricamento di tramogge o carico e trasporto su superfici solide e lisce per brevi distanze con pendenze minime. Materiali fluidi a bassa densità.*
- *Fattore di carico medio della macchina - Carico continuo su autocarro da cumulo e carico tramoggia, carico da bancata o carico e trasporto su superfici normali con resistenza al rotolamento da bassa a media e pendenze leggermente avverse. Materiali da bassa a media densità.*
- *Elevato fattore di carico della macchina - Lavoro continuo su superfici ruvide o molto morbide con elevata resistenza al rotolamento o carico e trasporto di materiale di scavo duro con distanze di percorrenza maggiori su superfici scadenti con pendenze avverse. Manipolazione di materiale ad alta densità.*
- *La quantità di CO<sub>2</sub> prodotta dalla combustione di un litro di gasolio, assunta pari a 2,6 Kg. La norma inoltre indica che per ottenere il totale della CO<sub>2</sub> emessa in cantiere andrebbe sommata a quella derivante dai motori diesel quella prodotta dalle apparecchiature che utilizzano l'elettricità come tipo di alimentazione.*

*Quindi il cantiere, per minimizzare gli impatti, dovrà porre in essere le seguenti prescrizioni:*

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



- a) *Contenimento dei consumi energetici per le lavorazioni: Le tecniche costruttive influiscono direttamente sul contenuto energetico: nella fase costruttiva, al momento di eventuali manutenzioni e al termine della sua vita utile. Nella fase di costruzione, è possibile ridurre l'energia richiesta per l'esecuzione delle operazioni selezionando modalità costruttive che minimizzino il peso e la quantità dei materiali utilizzati. Il minore lavoro impiegato, rispetto ad un procedimento costruttivo tradizionale, si traduce in una diminuzione sia dell'energia consumata direttamente, sia di quella contenuta in forma potenziale. Tecnologie costruttive tradizionali, come quelle basate sul calcestruzzo armato, comportano maggiori produzioni di polveri e lavorazioni rumorose protratte nel tempo.*
- b) *Utilizzo di sistemi di illuminazione e controllo a basso consumo energetico: La riduzione del consumo energetico complessivo del cantiere può essere ottenuta tenendo sotto controllo i consumi elettrici dovuti all'illuminazione delle aree di lavoro, delle aree di passaggio e delle installazioni di servizio (baracche di cantiere, eventuali alloggi o uffici, ecc.), e in particolare selezionando corpi illuminanti ad alta efficienza.*

**VALUTATO** che il Proponente, ha fornito delle valide informazioni in merito alle risorse naturali utilizzate sia in fase di esecuzione dei lavori che in fase di esercizio, con le quali si dà riscontro alla criticità evidenziata nel P.I.I;

**VALUTATO** che la criticità n. 10 è stata superata.

**VALUTATO** nel complesso che le criticità di cui al P.I.I. n. 35 del 16/05/2023, sono state superate, a meno della criticità n.6, per la quale sarà apposta apposita condizione ambientale;

## **1. UBICAZIONE DEL PROGETTO**

**CONSIDERATO** che in relazione alla localizzazione del progetto si rileva quanto segue:

- L'area interessata dal progetto ricade nella tavoletta topografica in scala 1:25.000 dell'I.G.M.:
  - o Foglio 270 Quadrante IV Orientamento S.O. denominata "Mascalucia
  - o Foglio 270 Quadrante IV Orientamento N.O. denominata "Belpasso"
  
- L'area interessata dal progetto, ricade inoltre:
  - o Carta Tecnica Regionale CTR 634010, denominata "Mascalucia";
  - o Carta Tecnica Regionale CTR 625130, denominata "Nicolosi".

Il progetto, prevede la realizzazione di una strada provinciale di collegamento "Etna Sud – Tangenziale di Catania" che attraversa i territori dei comuni di Nicolosi, Belpasso, S.Pietro Clarenza, Misterbianco e Catania.



## **2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riscontro alla criticità n. 1 del P.I.I. n. 35 del 16/05/2023, ha integrato il progetto con specifici elaborati grafici e cartografici, ed ha esaminato i seguenti strumenti pianificatori/programmatori:

- PTA - “Piano di tutela delle Acque”; nella TAV.D2.a10. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano ostacoli della nuova arteria con le opere di captazione per uso idropotabile più prossime;
- PAI – “Piano Assetto Idrogeologico” nella TAV.D2.a11. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano interferenze con la nuova arteria;
- PAI – “Piano Assetto Geomorfologico” nella TAV.D2.a12. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano interferenze con la nuova arteria;
- PGRA – “Piano di gestione del rischio alluvioni”; nella TAV.D2.a6. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con zone a rischio alluvioni;
- Aree protette Rete Natura 2000; nella TAV.D2.a7. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano zone ZSC o ZPS che potrebbero avere incidenze negative con la realizzazione della nuova arteria stradale;
- Carta degli habitat prioritari; nella TAV.D2.a8. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si evidenziano interferenze con zone di habitat prioritari;
- Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923; nella TAV.D2.a5. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con la zona dove esiste il vincolo idrogeologico. Inoltre, è stato già acquisito apposito N.O.;
- Vincolo aree boschive D. Lgs. 03/04/2018; nella TAV.D2.a2. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia. Non si hanno interferenze con la zona dove esiste il vincolo boschivo.
- PTP – “Piano Territoriale Provinciale”; nella TAV.D2.a9. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale nella relativa cartografia Non si hanno interferenze con la progettualità;
- Piano paesaggistico della provincia di Catania; nella TAV.D4. E’ stato sovrapposto il tracciato stradale con la relativa cartografia e non si hanno interferenze con vincoli paesaggistici. A tal proposito, il Proponente ha allegato al progetto il rinnovo del parere rilasciato dalla Soprintendenza di Catania prot. 13927 del 11/03/2022.
- PPCC – “Piano di protezione civile comunale”. Non si rilevano interferenze in quanto i comuni interessati dall’attraversamento del tracciato stradale non hanno un Piano Comunale di Protezione Civile approvato;

**VALUTATO** che il Proponente ha analizzato la compatibilità del progetto con i principali strumenti pianificatori regionali, e non sono state individuate interferenze



### **3. MOTIVAZIONI E SCELTA TIPOLOGICA DELL'INTERVENTO**

L'iter autorizzativo dell'opera in oggetto è quello previsto dall'art. 27-bis "Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale" del D. Lgs. 03/04/2006 n. 152 e ss.mm.ii., al cui interno dovranno confluire le autorizzazioni settoriali elencate nello specifico avviso al pubblico.

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

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

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

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

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

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

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

La lunghezza previsionale dell'intero tracciato è di circa Km 9,40 di cui circa Km 6,10 da realizzare ex-novo e circa Km 3,30 sviluppatasi su tracciati già esistenti e, comunque, da ammodernare ed adeguare attraverso l'ampliamento e/o la sistemazione della carreggiata, la posa in situ di manufatti di presidio, la sistemazione idraulica a tutela della piattaforma stradale tramite cunette, canali di embrici e fosse di guardia, piazzole di sosta etc.

### **4. VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO**



**CONSIDERATO** che il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale, afferma che:

- *Le scelte progettuali sono state limitate dalla situazione dello stato di fatto ante-operam che ha condizionato, per le motivazioni precedentemente esposte in termini di benefici ambientali ed economici, il layout del tracciato stradale per circa il 40% della sua estensione e tratti di tracciati già esistenti.*
- *Nella rimanente parte, essenzialmente nel tratto finale che si sviluppa all'interno del territorio dei comuni di Belpasso e Nicolosi (dal tratto 5 al tratto 1) sono state esaminate tre possibili opzioni alternative, riscontrabili nella "planimetria tracciati stradali", come possibili scelte di tracciato.*
- *La scelta di possibili alternative di tracciato per motivazioni di tipo ambientale è stata fortemente condizionata dalla presenza di tratti di strada esistenti sia già in fase di esercizio che a fondo naturale.*
- *E' evidente che, per le finalità della strada da costruire che è una Strada Provinciale di collegamento fra comuni, il tracciato debba, per quanto possibile, evitare la contiguità con zone a residenza sia per evitare che tale strada possa in seguito essere conturbata sia in termini ambientali, evitare impatti di tipo acustico o di inquinamento aereo per la popolazione residente.*

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, ha esaminato le eventuali alternative progettuali, ma che nel complesso conclude che:

- *Il presente progetto, presenta notevoli aspetti positivi, infatti in termini di impatti acustici e di inquinamento aereo non interferisce con edificazioni esistenti;*
- *il suo tracciato non ha alcuna interferenza con zone adibite a significative colture agricole o con importanti essenze arboree naturali;*
- *la sua realizzazione non modificherà significativamente la pedologia del terreno nei tratti interessati;*
- *la sua realizzazione non mostra interferenza possibile alcuna con l'ambiente idrico;*

## **5. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale, afferma che:

- *Il tracciato progettuale interessa il versante Sud – Ovest dell'Etna dalla quota di 203.50 m.s.l.m (svincolo di Misterbianco) alla quota di 710.00 m. s.l.m (arrivo al territorio di Nicolosi).*



- *L'intero tracciato stradale si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa km 9,400 e lungo il suo percorso attraversa zone di territorio con caratteristiche e peculiarità differenti e cioè: zone urbanizzate, zone extraurbane senza utilizzazione del suolo, zone extraurbane con utilizzazione del suolo, zone industriali, zone a vincolo etc,*
- *L'occupazione di suolo ulteriore a quello già impegnato dalle esistenti sedi stradali è globalmente di mq 150.000,00.*
- *Le caratteristiche "fisiche del progetto sono quelle tipiche di una strada di collegamento Provinciale di sezione tipo C1 con due corsie ed una carreggiata, larghezza m 10,5 di carreggiata + banchina. Caratteristiche fisiche sono ancora quelle attinenti alle opere complementari e di presidio correlate con la carreggiata stradale, e più precisamente:*
  - o *Rotatorie circolari con raggio minimi di metri 20,00*
  - o *Rotatorie ovoidali con dimensioni determinate caso per caso dagli innesti viari di pertinenza - Cavalcavia Svincolo mono-direzionale con corsia da 4.00 m e banchina di m 1.50 sul lato destro e di 1.0 m sul lato sinistro;*
  - o *L'impatto della nuova strada sul territorio può essere considerato non significativo, in quanto il tracciato di previsione e le sue possibili varianti insistono sia su sedi stradali attualmente esistenti, o con fondo asfaltato o con fondo naturale, sia su zone che, pur in assenza di tracciato esistente da un punto di vista ambientale, con riferimento a tutte le Componenti, hanno subito il massimo di impatto a causa di un'urbanizzazione spinta che ha interessato tutti i territori comunali percorsi dalla nuova strada: Misterbianco, S. Pietro Clarenza, Camporotondo, Belpasso e Nicolosi.*
- *Si prevede la realizzazione di opere d'arte costituite essenzialmente da muri di controripa, sostegno e sottoscampa, e scatolari di varie dimensioni per gli attraversamenti.*
- *Particolare attenzione sarà posta per la sistemazione idraulica e le opere di difesa della piattaforma stradale, con l'utilizzo di cunette, canali di embrici e fossi di guardia.*
- *Saranno curati, anche, gli innesti con le varie strade Provinciali e Comunali con la realizzazione di sette rotatorie;*
- *Inoltre a seguito di un approfondito studio sulla caratterizzazione del materiale proveniente dagli scavi, questo sarà tutto utilizzato nella realizzazione delle varie opere che compongono il progetto quali il cassonetto stradale, gli strati di conglomerati bituminosi, il calcestruzzo, la realizzazione di gabbioni, i rivestimenti dei muri ecc.*
- *La costruzione della strada prevede un globale di circa 182.000 m<sup>3</sup> di sbancamento, circa 36.000 m<sup>3</sup> di scavi a sezione e circa 265.000 m<sup>3</sup> di riporti: il totale di scavo è di 220.000 m<sup>3</sup> pari mediamente a 23.400 m<sup>3</sup>/km e 1.56 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.*

**VALUTATO** che il Proponente, in riscontro alle criticità progettuali, rilevate nel P.I.I. n. 35 del 16/05/2023, ha allegato al progetto le seguenti tavole grafiche:

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



- TAV.D3.1a - Planimetria area di cantiere – piazzale di sosta mezzi meccanici;
- TAV.D3.3a - Planimetria area stoccaggio materiale;
- TAV.D3.6a – Planimetria area di stoccaggio materiale e sosta mezzi meccanici;

**VALUTATO** che il Proponente ha redatto delle specifiche tavole di progetto, con indicazione del sistema di regimentazione delle acque (TAV.D3.9a - TAV.D3.9b – TAV.D3.9c;

**VALUTATO** che il Proponente ha redatto la TAV.R5 – Relazione tecnica impianto di trattamento delle acque di pioggia, nella quale sono dimensionati i sistemi di depurazione delle acque di prima pioggia;

**VALUTATO** che il Proponente ha redatto degli specifici elaborati grafici, relativi alle strutture di sostegno previste in progetto ed alle opere di ingegneria naturalistica realizzate per il contenimento dei rilevati stradali;

## **6. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale, in merito al quadro di riferimento ambientale, afferma che:

- *Il Quadro di Riferimento Ambientale viene redatto secondo le indicazioni del già citato D.Lgs 3 Aprile 2006 n.152, esaminando la situazione ante-operam (stato attuale) e quella post-operam (stato previsionale) per le componenti ambientali indicate nel già citato decreto, e cioè:*
  - *Salute Pubblica*
  - *Beni culturali e paesaggistici*
  - *Fauna*
  - *Flora*
  - *Suolo*
  - *Sottosuolo*
  - *Ambiente idrico*
  - *Atmosfera*
  - *Rumore e Vibrazioni.*
  - *Radiazioni ionizzanti e non.*

Con riferimento alla climatologia, il Proponente afferma che:

### **Climatologia**

Considerando le condizioni medie dell'intero territorio, la Sicilia, secondo la classificazione macroclimatica di Köppen, può essere definita una regione a clima temperato-umido (di tipo C)



(media del mese più freddo inferiore a 18°C ma superiore a -3°C) o, meglio, mesotermico umido subtropicale, con estate asciutta (tipo Csa), cioè il tipico clima mediterraneo, caratterizzato da una temperatura media del mese più caldo superiore ai 22°C e da un regime delle precipitazioni contraddistinto da una concentrazione delle precipitazioni nel periodo freddo (autunno-invernale).

Il territorio della provincia di Catania, esteso circa 3500 km<sup>2</sup>, è caratterizzato da un forte contrasto fra le aree montane e pedemontane dell'Etna e la vasta pianura alluvionale. Nell'area del cono vulcanico, la cui sommità massima si trova a m 3240 s.l.m., più del 50% della superficie territoriale è ubicata a quota superiore ai 600 metri; passando gradualmente dalle quote più basse alle vette più alte, buona diffusione trovano anche le aree collinari: circa il 40% delle superfici presentano infatti una quota compresa fra 100 e 600 metri. La presenza di aree dissestate è limitatissima: intorno all'1%.

### Precipitazioni

Per quanto riguarda le **precipitazioni**, la provincia di Catania si può, suddividere in tre sub-aree:

- versanti orientali e nord-orientali dell'Etna, in cui i valori annui di precipitazioni raggiungono i massimi della provincia e della stessa Sicilia (circa 960 mm); essi aumentano con il crescere della quota, passando dai 685 mm di Catania e 798 mm di Acireale, fino ai più alti valori di Nicolosi (1036 mm), Linguaglossa (1071 mm) e Zafferana Etnea (1192 mm). Quest'ultima località presenta il valore più elevato della regione. Condizioni intermedie si riscontrano nelle stazioni di Piedimonte Etneo e Viagrande
- versanti occidentali e sud-occidentali dell'Etna, con valori annui di precipitazioni molto più bassi della precedente area (circa 500 mm), anche in tal caso crescenti con la quota, che vanno dai minimi di Paternò (422 mm) e Motta Sant'Anastasia (440 mm) ai massimi di Maniace e Ragalna (580 mm). Da notare la particolare situazione di quest'ultimo sito, che si può considerare rappresentativo di un'area-spartiacque fra le due zone vulcaniche. In particolare, va evidenziato come nella vicina stazione di Nicolosi, a circa 700 metri di quota, piove quasi il doppio di Ragalna, leggermente più alta (750 m s.l.m.). Adrano e Bronte presentano valori annui intermedi, fra gli anzidetti estremi;
- aree collinari interne, anch'esse caratterizzate da piovosità annua molto modesta (circa 500 mm), con valori che vanno dai 402 mm di Ramacca ai 579 di Mirabella Imbaccari. Fra questi due valori, si collocano le rimanenti stazioni di Caltagirone, Mineo e Vizzini.

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, esegue ed analizza i climatogrammi, relativi allo studio della temperatura della provincia di Catania, ed in particolare dei comuni interessati dalla realizzazione dell'opera in progetto;



**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, esegue una descrizione degli indici climatici, caratteristici della Provincia di Catania, ed in particolare dei Comuni interessati dal progetto in questione;

### **Salute pubblica**

#### **Effetti negativi**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla salute pubblica afferma che: *“Bisogna distinguere i possibili impatti negativi che l'opera potrà causare sulla popolazione secondo che si sia in fase di costruzione dell'opera (regime transitorio) o in fase di esercizio (regime permanente).*

- *I disagi che potranno essere causati alla popolazione in fase di costruzione (regime transitorio) sono:*
  - *ritardi nei tempi di percorrenza per i trasporti pubblici e privati per quei tratti di percorso già dotati di sede stradale (tratti 5-6; 6-9; 9-12; 12-14)*
  - *inquinamento dell'aria per emissioni di polveri provenienti dagli scavi, dai riporti e dalla movimentazione terre durante le fasi di lavoro per la sistemazione del terreno sia in adeguamento ai profili di progetto che per la preparazione del cassonetto stradale*
  - *inquinamento dell'aria per emissione di gas di scarico e particolati solidi (PM10) provenienti dalle macchine di scavo, movimentazione terra e trasporti dei materiali sia nelle zone di stoccaggio che durante il trasporto alle discariche*
  - *inquinamento dell'aria per emissione di polveri e gas provenienti dagli impianti di produzione sia dei calcestruzzi cementizi che dei conglomerati bituminosi*
  - *inquinamento acustico da rumore proveniente dalle macchine di cantiere e dagli impianti di produzione dei conglomerati bituminosi e calcestruzzi cementizi*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente, con riferimento agli impatti negativi sopra citati, nello SIA ha proposto ed individuato delle tecniche di controllo dei disagi che possono verificarsi in fase di costruzione dell'opera i cui costi sono riportati nel computo metrico estimativo di progetto alla voce “Opere di Controllo e Mitigazione degli Impatti Ambientali”, l'impatto dell'opera nella sua fase di realizzazione è ricondotto a valori compatibili anche in considerazione che la durata dei tempi di impatto nel regime transitorio oscilla da un minimo di mesi 1 (tratto 14-13) ad un massimo di mesi 9 (tratto 12-9);

- *I disagi che potranno essere causati alla popolazione in fase di esercizio dell'opera (regime permanente) sono:*
  - *inquinamento acustico aggiuntivo per aumentato flusso autoveicolare nelle zone dotate già di tratti di strada percorribile;*
  - *inquinamento acustico ex-novo per le zone con previsione di nuovi tratti stradali per la formazione dell'intero percorso;*



- *inquinamento aereo aggiuntivo da gas di scarico per aumentato flusso degli autoveicoli transitanti nelle zone già dotate ante – operam di tratti di strada percorribile;*
- *inquinamento aereo ex-novo da gas di scarico degli autoveicoli transitanti nei nuovi tratti stradali previsti per il completamento dell'intero percorso stradale;*

**CONSIDERATO e VALUTATO**, che il Proponente ha prodotto delle mappature delle concentrazioni dei gas inquinanti, delle mappature isoconcentrazione a varie quote del suolo nelle zone interessate da bersagli sensibili, dopo l'applicazione delle opere di mitigazione e controllo prescritte, le conclusioni, riportate alla sezioni "Inquinamento aereo e suo controllo" ed "Inquinamento acustico e suo controllo" mettono in evidenza come, con le tecniche di mitigazione adottate, sia compatibile l'impatto da rumore dell'esercizio dell'opera sulla popolazione;

#### Effetti positivi

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla salute pubblica afferma che: *"l'opera da realizzare collegherà in un'unica direttrice in sequenza diretta la tangenziale di Catania con i territori comunali di Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi."*

- *Tale realizzazione originerà una serie di benefici per le popolazioni delle aree attraversate dall'arteria provinciale che possono così essere esplicitati:*
  - *In caso di eventi sismici, eruttivi od altre forme di catastrofi ambientali che possono causare stato di pericolo per la popolazione residente, la rete stradale esistente non è in grado di assicurare una adeguata via di esodo per lo sfollamento della popolazione dal comprensorio per il raggiungimento di aree sicure. La strada di progetto, invece, garantirebbe non solo la capacità di sostenere i volumi di traffico causati dallo sfollamento obbligato ma anche assicurerebbe tempi di percorrenza (tempi di esodo) ben più limitati e sotto tali aspetti può essere utilizzata nei piani della Protezione Civile.*
  - *Allo stato attuale le strade di collegamento fra i comuni citati hanno assunto piuttosto la tipicità di "strade urbane" piuttosto che quella di strade provinciali con l'aggravante che il traffico che deve raggiungere, partendo da un comune, un altro comune non confinante, deve attraversare gli abitati degli altri comuni interposti fra il comune di partenza e quello di arrivo. La strada di progetto permetterà il raggiungimento diretto delle destinazioni richieste dall'utenza senza dover attraversare le zone conurbate od i comuni interposti fra il comune di partenza e quello di destinazione. Ciò significa sia un notevole alleggerimento del traffico all'interno e nelle periferie dei comuni sia una decisa riduzione dei tempi di percorrenza per il collegamento autoveicolare fra due territori comunali.*



- *La nuova strada diventerebbe ancora “polo di attrazione” per il traffico proveniente e/o diretto ad altri territori comunali lungo la direttrice Etna – Catania e viceversa. L’attrazione sarà determinata dal fatto che, pur dovendo aumentare di una qualche lieve quantità la lunghezza del percorso, gli automobilisti riscontrerebbero sia tempi di percorrenza minori, sia fattori di sicurezza ben maggiori poiché la nuova strada presenterà un più razionale tracciato ed una ben più attrezzata carreggiata stradale rispetto alla rete di arterie attualmente utilizzate.*
- *La diminuzione dei tempi di percorrenza, quindi dei tempi di funzionamento dei motori, determinerà, altresì, una minore quantità di inquinanti immessi nell’atmosfera.*
- *L’eliminazione di quote di traffico dall’attraversamento dei centri dei comuni porterà anche a dei benefici effetti in termini di inquinamento acustico per le popolazioni residenti.*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con la mitigazione degli impatti negativi tramite gli interventi di mitigazione previsti sia nel transitorio di costruzione che durante l’esercizio della strada provinciale, vengono ad essere resi compatibili gli effetti della realizzazione dell’opera sulla popolazione residente mentre la stessa popolazione godrà dei benefici originati dalla presenza della nuova strada sopra elencati.

### **Beni culturali e paesaggistici**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all’impatto dell’opera sui beni culturali e paesaggistici, nello SIA afferma che:

- *Per i tratti 14–12; 12–9 e 9–6, (di cui alla planimetria di progetto) l’interferenza dell’opera con il paesaggio è pressoché nulla essendovi già sedi stradali esistenti al servizio delle comunità locali e, se di impatto sul paesaggio si dovesse discutere, la problematica andava attenzionata quando tali tratti stradali furono (da tempo e nel tempo) realizzati.*
- *I tratti da realizzare ex-novo, per tutti gli scenari di riferimento esaminati, hanno origine dal nodo 6, sito nel comune di San Pietro Clarenza posto ad una quota di 467,00 m. s.l.m, da tale nodo il nuovo tracciato interesserà i comuni di Belpasso (nodo 5) e Nicolosi (nodo 2A) fino a raggiungere il nodo 1A, punto di arrivo/partenza della strada in progetto.*
- *Lo sviluppo complessivo di tale porzione di tracciato è pari a circa 5,150 km*
- *Nei tratti 6-5 e 5 3<sub>AB</sub> il tracciato si sviluppa prevalentemente in trincea, con altezza media dei fronti di scavo di circa 1,50 m; con altezza massima che raggiunge i 3,50 m. Successivamente dal tratto 3<sub>AB</sub> al tratto 1<sub>A</sub> il tracciato stradale si sviluppa prevalentemente in rilevato con altezze variabili comprese tra 4,00 e 12,00.*



**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, afferma che:

- *l'incremento di impatto sul paesaggio, rispetto a quello già esistente, sugli scenari paesaggistici interessati dalla realizzazione della strada, non può alterare significativamente tale componente ambientale se verranno adottate le seguenti "opere di mitigazione dell'impatto" sul paesaggio:*
  - *Sviluppo del tracciato stradale il più possibile in trincea per quei tratti che lo permettono: l'"incasso" del tracciato nel terreno limita la percezione visiva del medesimo nello scenario paesaggistico su cui il tracciato insiste non alterando sostanzialmente l'insieme dello scenario visivo.*
  - *Messa dimora nelle pareti della trincea di essenze caratteristiche locali di tipo cespuglioso: la presenza del mascheramento vegetale effettuerà una ulteriore mitigazione attraverso la mimetizzazione del manto bituminoso del tracciato stradale nell'insieme dello scenario di riferimento.*
  - *Realizzazione di opere di presidio e di contenimento tramite "muri vegetali" con adeguato angolo di scarpata, ove realizzabili.*
  - *Mascheramento delle opere di presidio, ove non effettuate con muri vegetali, tramite paramenti lavici ottenuti con tipologia di materiali lavici tipiche della zona attraversata (lava bollosa, lava compatta)*
  - *Mascheramento delle aree aggiuntive di pertinenza del tracciato stradale con piantumazione perimetrale di medio fusto in essenze locali.*

### **Fauna**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla fauna esistente, nello SIA afferma che:

- *Per come più volte evidenziato tutte le aree interessate dal tracciato stradale sono caratterizzate da un'urbanizzazione spinta.*
- *Nel caso della Fauna, i danni causati dall'urbanizzazione hanno inciso in maniera minore sul mondo animale in quanto la fauna ha arretrato e compresso il proprio habitat all'avanzare delle attività antropiche in zone a quote sempre più elevate modificando, a volte, anche le caratteristiche tipiche del proprio plateau omeostatico anche se, in vero, si sono avute estinzioni di alcune specie e riduzione nel numero di esemplari di alcune altre.*
- *Nelle aree interessate dall'opera, quindi, a causa della sua decisa contiguità sia con gli insediamenti abitativi che con varie attività antropiche sono rimaste solo quelle specie animali che si sono adattate agli effetti della presenza dell'uomo (uccelli canari, insetti ed artropodi) e che quindi, a causa dell'adattamento fenotipico, non potranno subire dalla costruzione e dagli ampliamenti previsti dalla nuova arteria stradale impatti significativi e non compatibili anche in comparazione con quelli già in essere.*



- *Si ritiene, per quanto sopra esposto, che la componente ambientale “Fauna” esistente nei luoghi interessati dalla costruzione dell’opera non subirà impatti significativi ulteriori oltre a quelli già precedentemente subiti ante opera. Sostanzialmente, la realizzazione dell’opera non modificherà in maniera significativa lo status ed il comportamento attuale della componente “fauna”.*

### **Flora**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all’impatto dell’opera sulla flora esistente, nello SIA afferma che:

- *Per come rilevabile dalla carta tematica (Carta della Flora e della Fauna) le aree in progetto, presentano una urbanizzazione spinta originata via via dalle costruzioni del comune di Misterbianco, del comune di S. Pietro Clarenza, del comune di Belpasso ed, infine, del comune di Nicolosi.*
- *Tutte le aree interessate, per altro con notevoli tratti di strada esistenti di cui solamente si amplieranno le carreggiate e le si doteranno di infrastrutture, non presentano colture di particolare pregio: nessuna coltura organizzata per sfruttamento agricolo salvo ridottissimi fazzoletti di terra adibiti ad orticoltura per uso privato delle varie abitazioni ovvero a rada vegetazione spontanea.*
- *La flora delle poche zone non interessate dall’urbanizzazione è di tipo rado e spontaneo ed il tracciato stradale di progetto è stato previsto in modo da non incidere sulle rade essenze arboree esistenti.*
- *Per quanto sopra espresso la Componente Flora non può subire incrementi di impatto significativi rispetto a quelli già in atto, nè la costruzione della strada potrebbe significamente alterare lo stato di fatto di tale Componente Ambientale.*

### **Suolo**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all’impatto dell’opera sulla componente suolo, nello SIA afferma che:

- *L’opera da realizzare non può causare interferenze significative con la componente ambientale “Suolo” in quanto:*
  - o *una buona parte dello sviluppo dell’intero tracciato, cioè circa Km 3,300 su Km 9,400, insiste su sedi stradali già esistenti, sia a fondo naturale che antropizzato, che dovranno essere modificate nella sezione per adeguarle ai nuovi volumi di traffico (categoria C1 per un’ampiezza totale di m. 10,50 di cui m. 7,50 per carreggiata) e dovranno essere dotate delle opere complementari di protezione e di servizio*
  - o *la rimanente parte del tracciato progettuale insiste su aree prive di colture pregiate o di attività agricola di qualsivoglia entità se non per la presenza di piccoli e frammentati*



*appezzamenti di colture al servizio esclusivo dei proprietari degli appezzamenti medesimi che, per altro, non verranno toccati dal tracciato progettuale.*

- *Per quanto sopra espresso, e con la scelta progettuale di individuare in fase iniziale dell'opera le zone di stoccaggio dei materiali provenienti dagli scavi che dovranno essere riutilizzati in maniera tale da non interessare minimamente le aree con colture esistenti o con presenza di interessante flora spontanea, l'impatto dell'opera sulla componente non è significativo.*

### **Sottosuolo**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla componente sottosuolo, nello SIA afferma che:

- *La parte del territorio interessata dall'opera, ricadente nel basso versante Sud Etno, è costituita essenzialmente da ampie colate laviche mentre rari sono i livelli e le zone con prodotti vulcanici di tipo piroclastico.*
- *I materiali costituenti tali colate sono caratterizzati da un grado di fratturazione estremamente variabile con presenza di bollosità nel corpo lavico e di cavità all'interno di esso.*
- *I risultati emersi dalle indagini specifiche e le relative valutazioni denotano che gli indicatori geologici della zona considerata sono di per sé idonei o sicuramente compatibili con la realizzazione delle opere in progetto. La realizzazione della strada, per le profondità di sottosuolo interessate dal progetto, non possono in alcun modo produrre impatti negativi alla componente sottosuolo.*

### **Ambiente idrico**

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla componente Ambiente idrico, nello SIA afferma che:

#### **Acque superficiali**

- *Le nuove superfici interagenti con i "solchi di ruscellamento" originate dalla costruzione dell'opera sono al massimo pari alle aree occupate dall'infrastruttura stradale nel suo complesso 123.000 m<sup>2</sup>.*
- *La limitata estensione di tale superficie è dovuta al fatto che circa il 40 % della piattaforma stradale da realizzare è già definita da tratti di strada già esistenti.*
- *Per quanto sopra relazionato la realizzazione della strada non determina impatti significativi sulle acque superficiali.*

#### **Acque sotterranee**



- *Il percorso della nuova strada insiste specificatamente sulla falda acquifera, alimentata attraverso un'area di Km<sup>2</sup> 150, rappresentata dall'unità idrogeologica costituita dal complesso delle vulcaniti etnee e dei depositi detritici ad essa collegate nel settore di Misterbianco.*
- *Come può ben rilevarsi dai profili progettuali della strada in questione per quei tratti da realizzare ex – novo, le profondità di scavo, per la formazione dei cassonetti stradali e/o per il raccordo fra le livellette di riferimento fra vecchi tratti esistenti e nuovi tratti da realizzare, non superano mai la massima profondità di 10,00 m per un tratto di circa 650,00 m;*
- *Anche la realizzazione e delle opere d'arte connesse al tracciato stradale non prevedono scavi con profondità superiore a 10,00 m.;*
- *la profondità minima delle falde nelle zone di intervento viene ad essere riscontrata a non meno di 50,00 metri di profondità;*

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che: *da quanto rilevato, e precedentemente esposto ai paragrafi precedenti, è possibile concludere che la Componente Ambientale “Ambiente Idrico” non potrà subire impatti significativi per la realizzazione dell'opera significando, al contrario, che la presenza di particolari opere specifiche connesse alla realizzazione della strada (canalette, tombini, etc. etc.) porterà sicuramente i benefici effetti della “irregimentazione a macchia” delle acque superficiali.*

### Atmosfera

#### Stato attuale

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento all'impatto dell'opera sulla componente Atmosfera, nello SIA, ha eseguito un'indagine espressamente mirata sullo stato attuale ante operam dell'inquinamento aereo nei siti interessati allo scorrimento della nuova arteria. In particolare, in ottemperanza alla normativa tecnica di riferimento vigente, sono stati eseguiti dei rilevamenti ambientali e delle specifiche elaborazioni di calcolo sulle concentrazioni nell'aria delle polveri sospese che misura le frazioni PM10, PM 2.5 e PM1 utilizzando la tecnologia di diffusione a 90° della luce laser.

**CONSIDERATO** che il Proponente, ha eseguito i rilevamenti ambientali e le specifiche elaborazioni di calcolo sulle concentrazioni nell'aria delle polveri sospese che misura le frazioni PM10, PM 2.5 e PM1, in tre aree ritenute particolarmente impattate dalla nuova infrastruttura e per ciascuna di esse sono state calcolate le concentrazioni degli inquinanti in corrispondenza di ciascun ricettore sensibile individuato, ovvero le tre aree oggetto di studio sono state:

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



- Misterbianco;
- Villaggio Le Ginestre;
- Istituto Elio Vittoriani.

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che nelle tre aree oggetto di studio: *“i risultati ottenuti indicano, per come già evidenziato dai rilievi effettuati, che l’inquinamento da CO è relativamente modesto in quanto le concentrazioni predette sono sempre al di sotto della soglia di attenzione nonostante si siano considerate le condizioni più gravose per la dispersione degli inquinanti nell’area di studio”*.

#### Stato futuro

**CONSIDERATO** che il Proponente, attraverso l’elaborazione effettuata tramite il codice CALINE impiegando i parametri precedenti, sono stati ottenuti i valori delle concentrazioni di PM10 e di CO per i ricettori identificati, nelle tre aree oggetto di studio

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che: *“in conclusione, nello stato di progetto gli episodi di superamento del limite relativo ad un periodo di 24h sono alquanto improbabili considerando già delle condizioni meteo alquanto sfavorevoli, e, qualora dovessero verificarsi, il numero di eventi sarebbe sicuramente inferiore ai 35 casi previsti dalla normativa”*. Con riferimento quindi alla componente *“Aria”* è possibile affermare che la realizzazione dell’infrastruttura di trasporto non comporterà impatti tali da causare concentrazioni di inquinanti superiori a quelle previste dai limiti della normativa”.

#### Rumore e vibrazioni

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento alle componenti Rumore e Vibrazioni, nello SIA, afferma che:

- *le emissioni acustiche generate dal traffico autoveicolare nei tratti da realizzare ex-novo (tratti 15-14; 5-1A.), nonché l’incremento di emissioni acustiche generate dall’aumento dei volumi di traffico nel nuovo tracciato rispetto alle attuali emissioni nei tratti di strada del tracciato attualmente esistenti (tratti 14-12; 12-10; 8-6), ha comportato la necessità di un’indagine espressamente mirata sullo stato dell’inquinamento acustico, in atto ante operam e di previsione post operam, dei siti interessati dallo scorrimento della nuova arteria.*

**CONSIDERATO** che il Proponente, in riferimento alla componente Rumore e Vibrazioni, nello SIA, ha eseguito un’indagine espressamente mirata sullo stato attuale ante operam e di previsione post operam, dell’inquinamento acustico dei siti di progetto. In particolare, in ottemperanza alla normativa tecnica di riferimento vigente, sono stati eseguiti dei rilevamenti acustici e delle specifiche



elaborazioni di calcolo. Oltre al rilievo dei livelli equivalenti di rumore sono stati rilevati, in corrispondenza di tutte le postazioni di misura, anche i dati di traffico veicolare in transito durante gli intervalli di misura. I rilievi di traffico effettuati e i valori delle grandezze rilevate, per ciascuna postazione di misura, sono riportate nell' allegato "rilievi ambientali".

#### Ante operam

**CONSIDERATO** che il Proponente, ha redatto un apposito elaborato tecnico denominato "Simulazioni Inquinamento Acustico", nel quale sono riportati tutti i risultati e le simulazioni di calcolo. Dall'analisi dei valori riportati nelle superiori tabelle si evincono dei parziali superamenti dei limiti di normativi dovuti in parte ai volumi di traffico che circolano sulle stradi limitrofe all'infrastruttura di progetto (ricettori nn°41÷53), in parte ai volumi di traffico che circolano sull'attuale tracciato stradale (ricettori nn°75-80-90-92) ed in parte alla contemporaneità delle due superiori circostanze (ricettori nn°25÷36).

#### Post operam

**CONSIDERATO** che il Proponente, ha redatto un apposito elaborato tecnico denominato "Simulazioni Inquinamento Acustico", nel quale sono riportati tutti i risultati e le simulazioni di calcolo. L'analisi dei risultati delle elaborazioni condotte ha evidenziato il superamento dei limiti di normativa in corrispondenza dei ricettori che distano dalla infrastruttura per distanze inferiori di 50 m, nel periodo diurno, e di 25 m nel periodo notturno. Pertanto è necessario prevedere degli interventi di mitigazione acustica al fine di riportare i livelli equivalenti di rumore, in corrispondenza dei ricettori più esposti, all'interno dei limiti di legge.

#### Clima acustico – post mitigazione

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che: *"al fine di eliminare i superamenti dei limiti acustici, sono state effettuate ulteriori simulazioni prevedendo lungo tutto il tracciato, laddove si sono riscontrati superamenti dei limiti di normativa, la posa in opera di asfalti fonoassorbenti e/o barriere acustiche ai bordi della carreggiata. I risultati ottenuti hanno condotto alla redazione della mappatura acustica orizzontale alla quota di mt 1.50 espressa tramite curve ad isolivello di passo 5 dBA.*

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che: *"l'adozione degli interventi di mitigazione previsti, riportati nell'elaborato denominato "Planimetria tracciato con Mitigazioni" è tale da soddisfare appieno i limiti di rumore previsti dalle normative vigenti". Sotto gli interventi di mitigazione proposti l'impatto ambientale previsionale sulla componente "Rumore" causato dal funzionamento a regime della strada non produce livelli di rumore (Leq) tali da superare quelli previsti come limiti dalla Normativa ed in tale senso la messa in esercizio dell'opera è ambientalmente compatibile.*

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. "Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento".*



## **7. ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E MISURE DI MITIGAZIONE NELLA FASE DI CANTIERIZZAZIONE**

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello Studio di Impatto Ambientale, in merito al quadro dell'Analisi degli impatti ambientali e misure di mitigazione, nella fase di cantiere afferma che:

- *Per lo studio degli impatti sulle componenti aria e rumore è stata seguita la procedura di seguito elencata:*
  - o *Analisi delle zone di territorio interessate dalle lavorazioni e delle aree occupate dai cantieri fissi.*
  - o *Analisi delle tipologie e delle fasi di lavoro (movimenti di materia, formazione corpo stradale e pavimentazioni, opere d'arte maggiori, etc)*
  - o *Individuazione per ciascuna tipologia di lavorazione, delle apparecchiature e dei macchinari impiegati e delle condizioni di utilizzo alle quali si potrebbero avere gli impatti più significativi sulle componenti aria e rumore.*
- *La suddetta procedura ha condotto alla individuazione nella fase lavorativa inerente i trasporti di materia e la formazione del corpo stradale (fase di scavo e formazione dei rilevati) quella che produrrà gli impatti più significativi sulla popolazione residente nell'area interessate dalle opere in progetto.*
- *Considerata l'estensione spaziale del territorio interessato, dalle fasi di cantierizzazione e la difficoltà nel modellare tutte le possibili condizioni che potrebbero verificarsi nelle fasi operative si è ritenuto opportuno operare una modellazione che, sebbene semplificata, sia sufficientemente significativa alla valutazione degli impatti dell'ampia casistica in esame.*
- *In particolare, si è proceduto a considerare un tratto di corpo stradale di riferimento dello sviluppo di 1,00 km all'interno del quale saranno svolte le differenti condizioni lavorative attinenti la realizzazione dell'opera.*
- *Le simulazioni sono state condotte considerando l'impiego simultaneo, per ciascuno di tali tratti, di n° 2 escavatori cingolati attrezzati con utensili demolitori nonchè un numero di dumpers destinati al trasporto del materiale scavato o altre movimentazioni all'interno dell'area.*
- *Individuate in tale modo le sorgenti di emissioni di rumore e delle emissioni gassose in atmosfera si è proceduto alla determinazione dei potenziali impatti effettuando delle simulazioni per il rumore tramite il codice MITHRA e per le emissioni in atmosfera tramite il codice CALINE.*

### Rumore – fase di cantiere

*Commissione Tecnica Specialistica – Codice procedura n. 2245 - Classifica: CT31VIAR5 – Proponente: Città Metropolitana di Catania. “Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento”.*



**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, afferma che:

- *Per il rumore nella fase di cantierizzazione è stato considerato l'impiego simultaneo per ciascun di tali tratti di n° 2 escavatori cingolati e/o gommati con utensili demolitori ed un numero di dumper dedicati al trasporto del materiale scavato o altre operazioni all'interno dell'area. Il calcolo del numero di dumper impegnati discende dalla produzione oraria di uno escavatore per come descritto in letteratura.*
- *Considerando un livello equivalente di rumore accettabile nel periodo diurno pari a 65 dBA i risultati delle simulazioni effettuate evidenziano che tale livello non verrà superato per distanze dalle aree interessate dai lavori di 50 mt circa.*

Atmosfera – fase di cantiere

**CONSIDERATO** che il Proponente, nello SIA, afferma che:

- *Per quanto attiene i limiti e le normative di riferimento sono stati considerati come riferimento le soglie indicate nel decreto ministeriale 2 aprile 2002 n. 60.*
- *Lo studio è stato effettuato considerando come traccianti indicatori le emissioni di particolato e di polveri poiché si presume che tale inquinante dovrebbe essere quello che raggiunge i livelli di critici con riferimento ai limiti previsti dall'attuale normativa.*
- *Considerando livelli di concentrazioni di polveri sicuramente ammissibili pari a 50 µg/m<sup>3</sup> i risultati delle simulazioni effettuate evidenziano che tale livello non verrà superato già allontanandosi dalle aree di cantiere per una distanza di 50 mt circa.*

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che nella fase di cantierizzazione, al fine di sopperire ai superamenti dei limiti normativi previsti per la componente rumore ed atmosfera, saranno messe in atto le seguenti mitigazioni:

- *Ridurre al minimo le lavorazioni che producono rumori di elevata intensità nelle ore di maggiore criticità per la scarsa tolleranza ai rumori, ossia nei periodi che vanno dalle ore 6.30 alle 8.00 e dalle 13.00 alle 15.30*
- *Articolare i cicli di lavoro in modo tale da evitare il sovrapporsi di cicli di lavorazione particolarmente rumorosi o nelle ore durante le quali il rumore ambientale dovesse risultare particolarmente elevato*
- *In tutti quei casi in cui le fasi di lavoro dovessero richiedere interventi che distano meno di 25,0 metri da aree abitate si devono prevedere l'impiego di schermi acustici mobili, anche localizzati, per limitare sia la dispersione delle polveri che la propagazione del rumore;*
- *Evitare che in tutti gli attraversamenti di aree urbane gli stessi si verifichino nelle ore di maggiore congestione del traffico cittadino (ore 8.00-9.00 e 13.00-14.00)*



- *Tutti i mezzi destinati al trasporto di materie devono avere i cassoni con opportuna copertura al fine di limitare al minimo gli spandimenti involontari di polveri*
- *Tutti i mezzi impegnati nei trasporti devono avere gli scarichi opportunamente silenziati al fine di ridurre al minimo il rumore prodotto dalla circolazione degli stessi.*
- *Nelle aree indicate nel capitolo “Monitoraggio” si preveda un controllo diretto sia delle emissioni sonore che di gas inquinanti tramite un mezzo mobile.*

## **VALUTAZIONI FINALI**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente, nello SIA ha redatto un capitolo relativo al “Monitoraggio ambientale dell’inquinamento atmosferico e dei livelli sonori”, che prevede sia in fase di cantiere che in fase di esercizio una campagna di monitoraggio, relativa all’inquinamento ambientale ed al rumore, nelle aree prossime all’arteria stradale in progetto, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa tecnica vigente in materia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente, ha allegato al progetto l’elaborato denominato “Stratigrafie e foto carotaggi meccanici”, con allegata planimetria dell’ubicazione delle indagini;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha prodotto un apposito elaborato tecnico, relativo all’utilizzo delle terre e rocce da scavo denominato “Piano di gestione delle terre e rocce da scavo”, con allegata tabella riepilogativa dei campioni prelevati e con allegati i risultati delle analisi chimico-fisiche eseguite sui campioni di terra prelevati;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha allegato al progetto la tavola denominata “Analisi e previsione dei volumi di traffico”, ai fini di ottenere dei dati oggettivi per la valutazione del tracciato stradale in progetto;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha allegato al progetto la tavola denominata “Risultati da modellazione acustica”, in cui sono riportati in maniera grafica le diffusioni delle onde sonore nelle aree prossime alla sede stradale esistente e di nuova realizzazione;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha allegato al progetto la tavola denominata “Risultati da modellazione inquinamento atmosferico”, in cui sono riportati in maniera grafica ed analitica le diffusioni delle polveri sottili nelle aree prossime alla sede stradale esistente e di nuova realizzazione;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente, ha allegato al progetto una tavola grafica denominata “Planimetria generale con mitigazioni”, nella quale, in funzione dei risultati ottenuti dal monitoraggio del rumore esistente, e dalle previsioni sulle nuove tratte stradali da realizzare, sono riportate le misure di mitigazione da adottare, al fine di rendere le emissioni rumorose compatibili con i limiti previsti dalla normativa di settore;



**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente, ha allegato al progetto tre tavole grafiche relative all'intero tracciato stradale, denominate "Planimetria regimentazione delle acque", in cui sono indicati i sistemi di trattamento delle acque di pioggia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, dagli elaborati progettuali prodotti in fase di presentazione dell'istanza ed in sede di integrazione, anche a seguito delle criticità rilevate nel P.I.I. della C.T.S. n.35 del 16/05/2023, il Proponente ha provveduto a inoltrare osservazioni e documentazione integrative che superano buona parte delle criticità riscontrate.

La Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale,

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

ESPRIME

parere favorevole di Valutazione Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs 152/2006 per il progetto dei **"Lavori di realizzazione di una strada di collegamento tra la tangenziale di Catania ed Etna sud per Misterbianco, San Pietro Clarenza, Belpasso e Nicolosi – Lotto di completamento"**.

***Il parere è subordinato all'ottemperanza delle prescrizioni di indirizzo delle successive fasi progettuali e mitigative di seguito impartite.***

Condizione Ambientale	n.1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	<b>Aspetti progettuali</b>
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà adeguare lo studio geologico ai contenuti del D.M. 17/01/2018 – "Aggiornamento delle Norme Tecniche per le costruzioni";
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Dipartimento Regionale Ambiente
	Dipartimento Regionale Ambiente



Condizione ambientale	n.2
Macrofase	Ante operam – Corso operam – Post operam
Fase	Fase di progetto – Fase di esecuzione – Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Fase di progetto – Fase di esecuzione – Fase di esercizio
Oggetto della prescrizione	Piano di monitoraggio ambientale per tutte le componenti ambientali descritte nello Studio di Impatto ambientale, con la seguente sequenza: <ul style="list-style-type: none"><li>- Prima dell’inizio dei lavori previa trasmissione al DRA – Servizio 1</li><li>- Durante il corso dei lavori con cadenza mensile e con trasmissione puntuale al DRA – Servizio 1</li><li>- Durante l’esercizio per un periodo pari ad un anno con con trasmissione puntuale al DRA – Servizio 1</li></ul>
Termine avvio verifica ottemperanza	Prima dell’inizio del cantiere
Ente vigilante	Dipartimento Regionale Ambiente
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	n.3
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell’inizio dei lavori
Ambito di applicazione	Fase esecutiva
Oggetto della prescrizione	Acquisizione delle certificazioni dei materiali provenienti da cava
Termine avvio verifica ottemperanza	Prima dell’inizio dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	



<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.4</b>
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase progettuale
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Redazione e trasmissione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017
Termine avvio verifica ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.5</b>
Macrofase	Corso operam
Fase	Durante le operazioni di scavo
Ambito di applicazione	Fase esecutiva
Oggetto della prescrizione	Caratterizzazione a campione dei materiali provenienti dagli scavi
Termine avvio verifica ottemperanza	Fine dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	



<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.6</b>
Macrofase	Ante operam
Fase	Prima dell'inizio dei lavori
Ambito di applicazione	Fase esecutiva
Oggetto della prescrizione	Acquisizione delle certificazioni delle aziende individuate quali discariche per i materiali di scavo non riutilizzabili
Termine avvio verifica ottemperanza	Durante tutto il corso dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.7</b>
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Tutte le le zone individuate in progetto come scarpate, rilevati artificiali e rotatorie, dovranno essere piantumate e rinverdate con specie vegetali autoctone, da individuare con apposito studio agronomico
Termine avvio verifica ottemperanza	Durante tutto il corso dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	



<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.8</b>
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il sistema di illuminazione, fermo restando gli obblighi previsti per legge, dovrà essere realizzato con sistemi a risparmio energetico, e con corpi illuminanti in modo da convogliare verso il basso il flusso luminoso.
Termine avvio verifica ottemperanza	Durante tutto il corso dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.9</b>
Macrofase	Corso operam
Fase	Durante l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	Fase esecutiva
Oggetto della prescrizione	Porre in essere tutte le cautele e le precauzioni durante l'esecuzione degli scavi in prossimità delle reti ed in particolare di quelle fognarie al fine di evitare riversamenti nel suolo e nei canali di scolo esistenti.
Termine avvio verifica ottemperanza	Durante tutto il corso dei lavori
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	



<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.10</b>
Macrofase	Post operam
Fase	Dopo l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Ripristino delle aree adibite a cantiere e delle aree adibite ad accumulo temporaneo dei materiali
Termine avvio verifica ottemperanza	Prima della fase di esercizio
Ente vigilante	Autorità Ambientale della Regione Siciliana
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale</b>	<b>n.11</b>
Macrofase	Post operam
Fase	Dopo l'esecuzione dei lavori
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Verifica del corretto funzionamento degli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia
Termine avvio verifica ottemperanza	Prima della fase di esercizio
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	