



PROVINCIA REGIONALE DI RAGUSA

POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA  
S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI  
COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
CUP F520C05000070003

GRUPPO DI PROGETTAZIONE (ATI):

SIS S.r.l. (MANDATARIA)  
A&S Engineering S.r.l.  
BONIFICA ITALIA S.r.l.  
CO.RE. INGEGNERIA  
OMNISERVICE Engineering S.r.l.

RESPONSABILI DI PROGETTO:

Prof. Ing. Antonio Bevilacqua  
Ordine Ingegneri di Palermo n. 4058  
Dott. Ing. Franco Persio Bocchetto  
Ordine Ingegneri di Roma n. 8664  
Dott. Ing. Vincenzo Calzona  
Ordine Ingegneri di Roma n. 16656  
Dott. Ing. Pietro Agnello  
Ordine Ingegneri di Agrigento n. 543

RESPONS. INTEG. PREST. SPECIALISTICHE  
Prof. Ing. Antonio Bevilacqua  
n. 4058

UFFICIO DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Dott. Ing. Vincenzo Corallo

ASSISTENTE  
Dott. Ing. Salvatore Dipasquale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico

CODICE: PD-IA10-AMB-RE01-A			SCALA: -		DATA: Ottobre 2010	
			NOME FILE: PD-IA10-AMB-RE01-A.DOC			
Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Visto	Approvato	
A	Ottobre 2010	REVISIONE GIUSTA NOTA PROV. RG PROT. 052241 DEL 02/09/2010	Ing. Battistini	Ing. M. Magazzeni	Ing. F.P. Bocchetto	

<u>INDICE</u>		
1. PREMESSA METODOLOGICA.....	2	
2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO .....	3	
2.1    AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO .....	3	
2.2    OBIETTIVI DELL'INTERVENTO .....	4	
3. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE .....	5	
3.1    IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI .....	5	
3.2    LA PIANIFICAZIONE ANAS.....	7	
4. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO REGIONALE.....	8	
4.1    GLI OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE OPERATIVA REGIONALE PER IL 2007 – 2013 .....	8	
4.2    I PROGETTI INTEGRATI TERRITORIALI.....	9	
4.3    LE LINEE GUIDA DEL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE .....	10	
4.4    IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	13	
4.5    IL PIANO REGIONALE DI SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE.....	13	
4.6    LA PIANIFICAZIONE DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO .....	15	
4.7    PROSPETTIVE FUTURE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA REGIONALE.....	17	
5. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE .....	18	
5.1    IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE .....	18	
5.2    IL PIANO PAESAGGISTICO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA .....	21	
6. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO COMUNALE .....	21	
6.1    IL PRG DI VITTORIA .....	21	
6.2    IL PRG DI COMISO .....	22	
6.3    IL PRG DI CHIARAMONTE GULFI .....	22	
7. IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE AREE PROTETTE.....	23	
7.1    SITI DI INTERESSE COMUNITARIO.....	23	
7.2 RISERVA NATURALE ORIENTATA “PINI D’ALEPPO” .....	24	
7.3 VALENZE ARTISTICHE, ARCHITETTONICHE E STORICHE .....	26	
7.4 I VINCOLI ARCHEOLOGICI .....	27	
7.5 I VINCOLI AEROPORTUALI.....	27	
8. SINTESI DELLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO PROGRAMMATICO-TERRITORIALE	30	

1. PREMESSA METODOLOGICA

Lo studio di impatto ambientale in oggetto è stato redatto sulla base delle indicazioni contenute nella normativa attualmente vigente per gli studi di impatto ambientale, con particolare riferimento alla

normativa nazionale :

- D.P.C.M. 27 dicembre 1988 relativo alle *“Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6 della Legge 8 luglio 1986 n. 349, adottate ai sensi dell’art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377”. L’art. 7 è stato sostituito per effetto del D.P.R. 12 aprile 96 n.354.*
- D.P.R. 12 aprile 1996 n. 354 *“Atto di indirizzo e coordinamento per l’attuazione dell’ art. 40, comma 1 della L. 22 febbraio 1994 n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale”.*
- Circolare del Ministero dell’Ambiente del 7 ottobre 1996 ed n. GAB/96/15208 *“Procedure di valutazione di impatto ambientale”.*
- Circolare del Ministero dell’Ambiente del 8 ottobre 1996 ed n. GAB/96/15326 *“Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale”.*
- D.P.R. 11 febbraio 1998 *“Disposizioni integrative al D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377 in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla L. 8 luglio 1986, n. 349, art.6”.*
- D.P.C.M. 3 settembre 1999 *“Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l’attuazione dell’art. 40, comma 1, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale”.*
- D.P.C.M. 1 settembre 2000 *“modificazioni ed integrazioni del D.P.C.M. 3 settembre 1999, per l’attuazione dell’art. 40, primo comma, della L. 22 febbraio 1994, n. 146, in materia di valutazione di impatto ambientale”.*

- Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio 1 aprile 2004 *“Linee guida per l’utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale”.*

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 *“Norme in materia ambientale”.*

Lo studio è articolato secondo i **tre Quadri di Riferimento:** programmatico, progettuale, ambientale, e sviluppato secondo i passi operativi di seguito indicati:


- definizione del quadro di riferimento programmatico;
- caratterizzazione dei principali aspetti territoriali, ambientali e vincolistici dell’ambito di indagine;
- analisi di sensibilità ambientale dell’area di intervento;
- analisi di dettaglio delle caratteristiche dell’opera, al fine di trarne gli elementi necessari alla individuazione delle interazioni opera-ambiente;
- determinazione degli impatti potenziali indotti delle diverse tipologie di progetto previste, in corrispondenza dei ricettori individuati per ciascuna delle componenti ambientali considerate;
- valutazione delle principali interferenze ambientali indotte dall’opera, in fase di realizzazione e di esercizio;
- indicazione dei criteri generali per la determinazione degli interventi di mitigazione;
- individuazione delle linee guida per il monitoraggio ambientale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il **quadro di riferimento programmatico** è finalizzato a fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale ad esso correlabili.

Più in dettaglio, nell’ambito della trattazione sono stati individuati e descritti i seguenti elementi:

- lo stato attuale dell’ambito territoriale interessato, con particolare riferimento al contesto territoriale di area vasta ed alla situazione della rete infrastrutturale;
- I principali obiettivi e le motivazioni del progetto;

 Provincia Regionale di Ragusa	POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA  STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO <b>Relazione Generale</b>	SIS S.r.l. (Mandataria) A&S Engineering S.r.l. BONIFICA ITALIA S.r.l. CO.RE. INGEGNERIA OMNISERVICE Engineering S.r.l.
--	--	--

- l'inquadramento del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale;
  - l'individuazione del sistema dei vincoli territoriali, urbanistici ed ambientali presenti nell'area di intervento e la determinazione delle eventuali interferenze del progetto con essi.
- Al termine della trattazione è riportato un capitolo che sintetizza gli esiti dell'indagine.

2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

2.1 AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

L'infrastruttura in progetto insiste in un corridoio che attraversa i territori comunali di Vittoria, Comiso e Chiaramonte Gulfi, ricadenti nella provincia di Ragusa, in un territorio caratterizzato da una quota compresa tra le isoipse 340 ÷ 180 m. s.l.m. circa e in un'area a debole pendenza che degrada di quota in direzione NE - SO da Contrada Coffa, territorio di Chiaramonte Gulfi, a Contrada Billona - Bosco Piano, territorio di Vittoria.

Il territorio della provincia di Ragusa conta un numero limitato di comuni e la sua estensione superficiale è inferiore a quella delle altre provincie siciliane. I centri urbani maggiori, Ragusa, Modica, Comiso e Vittoria, sono fortemente connessi più per vicinanza fisica che per consistenza delle infrastrutture di trasporto.

Il carattere morfologico dei territori interessati si presenta ampiamente pianeggiante, ricadendo nella vasta e aperta pianura ai piedi della Scarpata di Comiso; le aree insistono nel medio corso del bacino idrografico del fiume Ippari.

L'area vasta coinvolta dall'intervento è individuabile nel cosiddetto "Tavolato Ibleo", ben descritto nella sua configurazione morfologia e paesaggistica in un testo del Sestini del 1963: "La cuspide sud-orientale della Sicilia, culminante nei cosiddetti Monti Iblei a quasi 1000 metri di altitudine, offre nell'insieme un paesaggio ben caratterizzato quanto alle forme del suolo: un paesaggio di piattaforme a varia altezza (in ispecie tra 400 e 500 mt), impostate su terreni miocenici e pliocenici con andamento tabulare, ossia con strati poco discosti dall'orizzontalità; e solcate, con taglio, da una serie numerosa di valli torrentizie quasi sempre strette e talora a gola aspra e tortuosa, chiamate cave e nell'insieme disposte più o meno radialmente attorno ad un nucleo più elevato. (...) Pertanto il paesaggio ibleo ritrae distinta fisionomia dal prevalere di linee uniformi, sub orizzontali, a tutti i livelli; ma anche dal contrasto, quando ci si avvicina all'orlo superiore delle anzidette cave tra le spianate a dolcissime ondulazioni e gli erti pendii vallivi sottostanti, talora terrazzati dall'uomo."

L'intervento è innestato nel contesto delle opere di rifunzionalizzazione della ex base missilistica NATO di Comiso, che prevedono la conversione del sito in aeroporto civile di Il livello aperto al traffico merci e passeggeri, e che sono attualmente in fase di realizzazione. La ex base NATO è situata nella contrada Cannamelito del comune di Comiso, in una zona caratterizzata dalle tipiche colture agricole dell'area: sono diffuse le aree coltivate ad agrumeto, vigneto e frutteto, ed è fortemente presente la coltura orticola a pieno campo. In numerose aree sono state impiantate serre per la coltivazione in ambiente protetto di prodotti agricoli di pregio.

Ai margini delle aree interessate dall'opera, sulle lievi alture che contornano la piana a sud, il territorio assume una connotazione meno antropizzata, caratterizzata da ampie aree dedicate al pascolo e praterie.

Le aree interessate dal corridoio infrastrutturale sono dunque essenzialmente extraurbane e relative ai contesti rurali e seminaturali, con la importante singolarità costituita dal sito della ex base militare di Comiso.

Sono territorialmente interessate dall'intervento in progetto:

- La Regione Sicilia;
- La Provincia di Ragusa;
- I Comuni di Comiso, Vittoria e Chiaramonte Gulfi.

2.2 OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Il progetto di potenziamento del collegamento SS 115 – Aeroporto di Comiso – SS 514 rientra nell'ambito degli interventi di “potenziamento delle infrastrutture e dei servizi intermodali delle attività produttive esistenti e di quelle previste” facenti capo ad un progetto strategico integrato studiato ed elaborato per la Provincia di Ragusa. Con particolare riferimento alle infrastrutture per il trasporto, sono in atto importanti trasformazioni destinate a mutare significativamente l'assetto trasportistico e la fruizione territoriale in questa area sud-orientale della Sicilia, che conta una popolazione di circa 290 mila abitanti.

I principali interventi programmati e in attuazione in tale area sono:

1. la realizzazione dell'autostrada Siracusa-Gela;
2. l'ammodernamento a quattro corsie dell'itinerario Ragusa-Catania (SS 514 e SS 115);
3. la variante alla SS 115 nel tratto Vittoria-Comiso;
4. la riconversione a usi civili dell'aeroporto di Comiso;
5. la realizzazione dell'autoporto di Vittoria;
6. la variante ferroviaria pedemontana iblea.

La riconversione ad usi civili della base aerea militare di Comiso determinerà importanti cambiamenti nel trasporto passeggeri e, soprattutto, merci. Infatti rappresenterà, il quarto polo aeroportuale in Sicilia, dopo Palermo, Catania e Trapani, per il quale si prevede nel breve periodo un traffico di 400.000 passeggeri/anno. Nel

medio periodo è previsto un potenziale incremento del traffico passeggeri sino a 750.000 passeggeri all'anno (fonte ENAC Aeroporto del mezzogiorno 2007)

In particolare, l'aeroporto avrà una duplice funzione: da un lato, grazie alla sua struttura ad elevata tecnologia per il carico e lo scarico delle merci, consentirà di abbattere notevolmente i tempi di collocazione dei prodotti locali sui mercati nazionali ed internazionali; dall'altro, offrendo spazio ai charter delle compagnie “low cost”, che attualmente gravitano su Catania Fantanarossa, permetterà un decongestionamento dello scalo etneo, con il quale entrerà in sinergia e del quale costituirà una valida alternativa in caso di temporanea chiusura per cause naturali.

La messa in servizio dell'aeroporto di Comiso determina, come è logico, il problema dell'accessibilità allo scalo, ossia la necessità di collegamenti intermodali e funzionali con le principali infrastrutture di trasporto terrestre.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali risulta fondamentale migliorare i collegamenti verso nord con l'itinerario Ragusa-Catania (SS 514 e SS 194), anche al fine di rendere concretamente attuabile la sinergia con lo scalo Catanese, e verso sud con la SS 115, che costituisce l'arteria principale che convoglia il traffico passeggeri e merci verso l'aeroporto.

La SS 514, per la quale è previsto un ammodernamento a quattro corsie, e la SS 115, per la quale è in corso di approvazione il progetto esecutivo della variante nel tratto Vittoria-Comiso, unitamente alla realizzanda autostrada Siracusa-Gela costituiscono la rete stradale portante per i collegamenti di ambito regionale.

Alla luce di quanto sopra, appare quanto mai appropriata l'esigenza della Provincia di Ragusa di potenziare i collegamenti stradali tra la SS 115, il nuovo aeroporto di Comiso e la SS 514 “Ragusa-Catania”.

Allo stato attuale l'accesso all'aeroporto di Comiso dal lato sud è garantito dalla SS 115 e dalla S.P. 5; dal lato nord, attraverso la SS 514 Ragusa-Catania, la S.P. 7 e la viabilità locale di collegamento dalla S.P. 7 all'area aeroportuale stessa.

L'intervento di potenziamento si pone come obiettivo quello di razionalizzare tali collegamenti adeguando, contestualmente, la sede stradale alle nuove normative vigenti sulla base dei maggiori volumi di traffico che l'entrata in servizio dello scalo aereo inevitabilmente determinerà.



3. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE

3.1 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI

Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo *"al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano"*.

Il PGT, approvato nel gennaio 2001, costituisce uno dei principali documenti pianificatori di riferimento per gli interventi nel settore dei trasporti in ambito nazionale. In particolare con esso sono stati riuniti e pianificati per la prima volta tutti i settori trasportistici, cercando di offrire adeguate strutture ai trasporti nazionali.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e individuare le aree di crisi di tale sistema, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

Nelle intenzioni del Piano, lo "SNIT attuale" evolve verso uno "SNIT futuro", sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e dai suoi aggiornamenti successivi. L'implementazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti tiene necessariamente conto degli accordi europei relativi alle reti TEN e del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.

Lo SNIT nel suo complesso mostra alcuni elementi di criticità, riconducibili a due tipologie principali:

- la congestione;
- i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi.

Fenomeni di congestione sono presenti prevalentemente ed in modo diffuso nelle regioni del Centro-Nord. Bassi livelli di accessibilità, collegati ad una scarsa qualità dei servizi di trasporto e delle infrastrutture, sono invece presenti soprattutto nel Mezzogiorno.

La presenza di un efficiente sistema dei trasporti non costituisce, di per sé, condizione sufficiente per l'innesco di fenomeni di sviluppo economico; tuttavia essa costituisce, secondo il Piano, una delle precondizioni necessarie ad avviare e supportare lo sviluppo.

Altri elementi di crisi del sistema dei trasporti sono:

1. la mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti e il basso grado di integrazione tra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture e servizi logistici;
2. il non efficiente uso delle varie modalità, con la prevalenza del trasporto su strada – oltretutto sottoutilizzato a causa delle alte percentuali di viaggi a vuoto dei veicoli merci – anche quando sono potenzialmente competitive altre modalità di trasporto (ferro e mare);
3. l'elevata incidentalità nel trasporto stradale (di gran lunga la modalità con i maggiori livelli di pericolosità);
4. gli impatti sull'ambiente ed i consumi energetici di nuovo prevalentemente collegati all'uso della modalità stradale.

All'interno della rete stradale dello SNIT, il PGT individua una sottorete, chiamata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese, che collegano fra loro le varie regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km).

L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da 3 assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione Nord-Sud, e da 1 asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana.

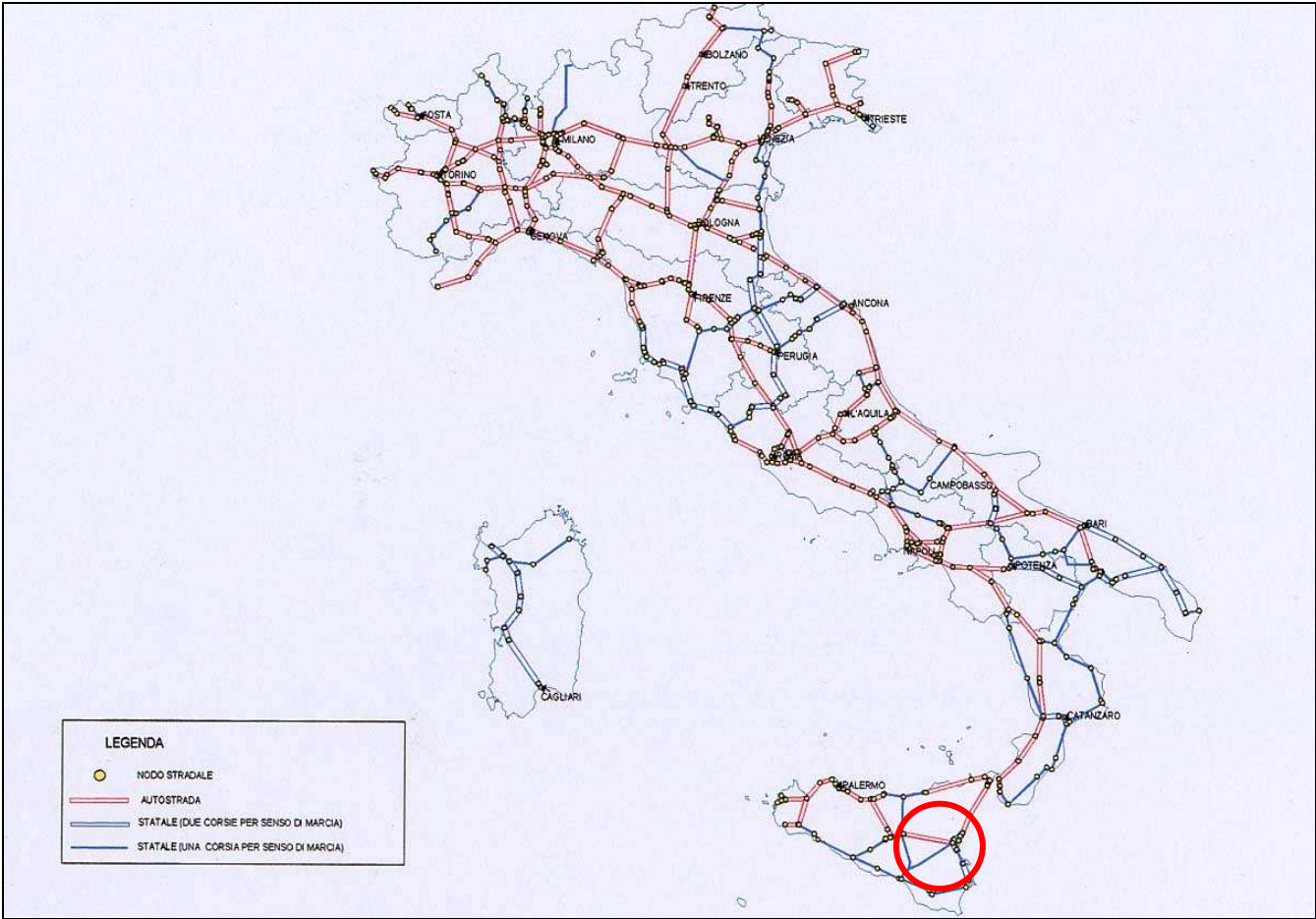
- L'asse longitudinale occidentale è formato, in successione, da: A3 da Reggio Calabria a Napoli, A1 da Napoli a Roma, A12 da Roma a Civitavecchia, SS1 fino a Cecina, A12 da Cecina a Genova e A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.
- L'asse longitudinale orientale è costituito da: SS 106 da Reggio Calabria a Taranto, A14 da Taranto a Cesena, tronco di SGC Cesena-Ravenna e SS 309 fra Ravenna e Mestre.
- Un terzo asse longitudinale segue la dorsale della Penisola ed è formato dalla A1 Roma – Firenze - Bologna - Modena. Qui si divide in due itinerari: uno è costituito dalla A22 fino al confine austriaco del Brennero, l'altro segue la A1 fino a Milano e quindi le A8 e A9 fino al confine svizzero di Chiasso.
- L'asse Est-Ovest parte dal traforo del Frejus e segue una successione di tronchi stradali e autostradali fino a Torino, e di qui lungo la A4 prosegue verso Milano fino a Trieste e Gorizia.

I principali assi trasversali che svolgono la funzione di connessione dell'ossatura fondamentale dello SNIT sono formati dalla A16 Napoli-Canosa, l'A24 Roma L'Aquila-Teramo e l'A25 Roma-Pescara, le quali connettono tra loro gli assi longitudinale orientale e occidentale; dalla Orte-Cesena che collega l'asse dorsale con quello orientale, e dalle A11 Firenze-Pisa e A15 La Spezia-Parma che connettono l'asse dorsale con l'asse occidentale.

I restanti assi di connessione nell'Italia settentrionale sono formati prevalentemente da autostrade, mentre nell'Italia centrale, e specialmente in quella meridionale, sono essenzialmente costituiti da strade ordinarie a due corsie.

Il PGT analizza e propone le priorità di intervento per le infrastrutture e i servizi di trasporto di livello nazionale ed internazionale, mentre rinvia ai Piani Regionali dei Trasporti e ai Piani Urbani della Mobilità la definizione delle priorità di intervento sulle infrastrutture di livello locale, nell'ambito della coerenza con le scelte strategiche del PGT.

**Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale (Fonte: PGT) in rosso l'area d'interesse**



Il PGT esamina, quindi, le principali proposte di miglioramento ed integrazione della rete SNIT di primo livello per le quali sono disponibili informazioni sulle caratteristiche funzionali e sui costi dell'intervento. La maggior parte di tali proposte riguarda modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture; ove non è

perseguibile il potenziamento degli attuali tracciati, è possibile la realizzazione di un nuovo asse che costituisca, in tutto o in parte, una variante a quelli esistenti.

Nel complesso gli interventi per i quali è stata ritenuta opportuna o possibile una valutazione rispondono ad alcune logiche di fondo coerenti con le strategie generali del Piano. In particolare:

- mettono in sicurezza importanti assi autostradali fuori norma (Torino - Milano, Sestri - Livorno, Salerno - Reggio Calabria, Napoli - Salerno) oltre alle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada per circa 2.000 Km;
- potenziano ed omogeneizzano le caratteristiche dei due corridoi longitudinali lungo il Tirreno e l'Adriatico. Il corridoio tirrenico viene completato con la Grosseto - Civitavecchia e il potenziamento della Salerno - Reggio Calabria. Il corridoio adriatico è esteso alle due estremità con il potenziamento dell'asse Mestre - Cesena e il completamento degli assi Bari - Brindisi e Brindisi - Taranto;
- potenziano o creano dei by-pass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani (Asti - Cuneo, Pedemontana Lombarda, Pedemontana Veneta e Passante di Mestre, Grande raccordo anulare, Napoli - Salerno e Salerno - Avellino);
- potenziano i corridoi longitudinali dorsali Firenze - Bologna, Orte - Fiano e Bologna - Modena sul corridoio Napoli - Milano;
- potenziano il corridoio trasversale orientale Roma - Orte - Cesena - Ravenna - Venezia (E45-E55);
- potenziano i corridoi di collegamento del Nord Tirreno e dei porti di Livorno e La Spezia con il Brennero (Livorno - Sestri e Parma) e del Nord Adriatico e dei relativi porti con il Brennero (Rovigo - Vicenza e Thiene - Trento);
- potenziano gli assi trasversali Toscana - Marche (Grosseto-Fano) Lazio-Marche (Civitavecchia-Orte-Perugia-Ancona), Lazio-Molise (S.Vittore-Isernia-Campobasso- Termoli), Lazio-Abruzzo (Teramo-Mare) Campania-Abruzzo (Caianiello-Isernia-Popoli) e Calabria-Basilicata-Puglia (Reggio Calabria - Sibari - Taranto);
- potenziano i collegamenti con i corridoi longitudinali dei porti hub meridionali di Gioia Tauro (Salerno-Reggio Calabria e Spezzano-Sibari-Taranto) e di Taranto (Metaponto - Potenza);
- potenziano gli assi siciliani lungo il Tirreno (Messina-Palermo) e lo Ionio (Catania-Siracusa-Gela) e quelli sardi Nord-Sud (Cagliari-Sassari) e Est-Ovest (Olbia-Sassari-Alghero).

L'intervento in progetto si inserisce nell'ambito del potenziamento dell'asse siciliano ionico Catania – Siracusa – Gela in piena coerenza con gli obiettivi di piano.

3.2 LA PIANIFICAZIONE ANAS

l'ANAS ha stipulato nel 2001 un **Accordo di Programma Quadro per le Infrastrutture Stradali** con la Regione Siciliana, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'attuazione di programmi d'intervento finalizzati al riequilibrio territoriale. L'Accordo di Programma fa esplicito riferimento alle aree interne più svantaggiate ed all'accrescimento della competitività del sistema produttivo regionale, coerentemente con gli obiettivi indicati dal Piano generale dei trasporti, con gli obiettivi del Programma operativo nazionale Trasporti 2000/2006, dei Programmi triennali della viabilità nazionale per i periodi 1998/2000 e 2001/2003 e del Programma Operativo Regionale POR Sicilia 2000/2006.

L'APQ intende in particolare definire il quadro di riferimento delle necessità di qualificazione e potenziamento della rete stradale ed autostradale della Regione attraverso interventi volti a:

- **il completamento della “grande viabilità” costiera con la realizzazione di una efficiente e continua maglia viaria, costituita da una viabilità costiera connessa da itinerari “trasversali” in grado di assicurare un omogeneo livello di servizio nei confronti delle aree interne della regione** (i principali interventi a questo proposito sono il completamento dell'autostrada A20 Messina–Palermo; il completamento dell'autostrada Catania-Siracusa al fine della connessione dell'autostrada Messina-Catania con l'autostrada Siracusa-Gela e del collegamento del polo industriale di Augusta; il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela);
- **la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle strade trasversali di connessione dei principali centri turistici e produttivi tra loro, con l'entroterra e con i principali nodi portuali ed aeroportuali per la comunicazione dei versanti tirrenico e ionico** (i principali interventi a questo proposito sono il completamento dell'itinerario Caltanissetta-Gela al fine della connessione trasversale tra i due opposti versanti costieri attraverso il collegamento tra l'itinerario Siracusa-Gela e l'autostrada A19 Palermo-Catania; il completamento dell'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela a servizio dei territori interni dei monti Nebrodi ed Ernici e di connessione degli stessi con la A19 Palermo-Catania; l'adeguamento dell'itinerario Palermo-Agrigento per la connessione dei due capoluoghi, dei

relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri; la realizzazione dell'itinerario Ragusa-Catania per la connessione dei due capoluoghi e dei relativi entroterra; il completamento della SSV Licodia-Eubea; il collegamento ionico-tirrenico a nord).

L'intervento in progetto, pur se non elencato dall'accordo tra gli interventi principali, ha una sostanziale coerenza con entrambi gli obiettivi dichiarati dell'Accordo di Programma Quadro.



4. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO REGIONALE

4.1 GLI OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE OPERATIVA REGIONALE PER IL 2007 – 2013

Tra il 1999 ed il 2004, a seguito di una crescita (1,9%) in media superiore a quella osservata nell'area Convergenza (1,6%) ed in Italia (1,3%), la Sicilia ha mostrato un parziale recupero rispetto ai principali parametri socio-economici (produttività, lavoro, legalità) non sufficiente però a colmare il divario ancora persistente. In termini di divario socio-economico, secondo gli ultimi dati disponibili, la Sicilia si trova in una situazione di significativo ritardo rispetto ai principali *benchmarks* fissati dai Consigli Europei di Lisbona e Goteborg ed ai principali indici di sviluppo, con una domanda di occupazione qualitativamente e quantitativamente modesta da parte del sistema produttivo ed istituzionale e una presenza poco significativa delle attività legate all'economia della conoscenza.

La **dotazione infrastrutturale** complessiva della regione palesa un divario nei confronti dell'Italia (84,2 contro 100 dell'Italia al 2004, dati Tagliacarne) che permane e non mostra significativi miglioramenti negli ultimi anni. Per l'economia siciliana questo è un punto sicuramente strategico, poiché la dotazione infrastrutturale influisce in maniera determinante sulla competitività del sistema imprenditoriale che, come evidenziato, in Sicilia è deficitaria e sotto la media nazionale. Al confronto con le altre regioni dell'Obiettivo Convergenza la cronica debolezza infrastrutturale risulta comunque più sfumata poiché la regione è seconda dietro la Campania (98,7%) mentre possiamo osservare valori più bassi sia per la Puglia (77,8%) che per la Calabria (70,5%). I dati evidenziano come tale situazione di criticità sia principalmente attribuibile al sistema dei trasporti (rete stradale<sup>2</sup>, ferroviaria e aeroportuale ad eccezione del sistema portuale).

La strategia proposta per il Programma Operativo è fortemente in linea con gli Orientamenti Strategici comunitari per la politica di coesione e, sul piano degli ambiti tematici proposti, raggruppa le possibili azioni di intervento in 7 Assi prioritari denominati **“Reti e collegamenti per la mobilità”**, **“Uso efficiente delle risorse naturali”**, **“Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo”**, **“Diffusione della ricerca, dell'innovazione e della società dell'informazione”**, **“Sviluppo imprenditoriale e competitività dei sistemi produttivi locali”**, **“Sviluppo urbano sostenibile”**, **“Governance, capacità istituzionali e assistenza tecnica”**. I primi tre assi fanno prevalente riferimento a

fattori di attrattività di contesto, i due successivi alla “diffusione della società della conoscenza e imprenditorialità” e gli ultimi due hanno contenuto trasversale. I sette Assi prioritari hanno un chiaro ed univoco riferimento alle priorità identificate dal Regolamento specifico del FESR, facilmente individuabile dalla lettura della struttura degli obiettivi globali, specifici ed operativi pertinenti ai singoli Assi .

L'obiettivo generale del Programma si può enunciare come segue: “Innalzare e stabilizzare il tasso di crescita medio dell'economia regionale attraverso il rafforzamento dei fattori di attrattività di contesto e della competitività di sistema delle attività produttive in un quadro di sostenibilità ambientale e territoriale e di coesione sociale”

I caratteri distintivi del Programma possono riassumersi in alcune opzioni trasversali che concernono la collocazione mediterranea del processo di sviluppo della Sicilia, la necessità di dare attuazione alle pianificazioni settoriali già intraprese nel corso della programmazione 2000-2006, l'opportunità di sviluppare meccanismi di competitività del sistema produttivo regionale incentrati sui sistemi di imprese, l'attenzione alla sostenibilità territoriale dell'azione programmatica, con distinzione specifica per le aree urbane, per quelle rurali e per i sistemi locali. Sul piano attuativo viene particolarmente messa in evidenza la imprescindibilità di un processo di programmazione fondato sul principio dell'integrazione delle risorse finanziarie in provenienza da fondi strutturali comunitari, risorse nazionali del Fondo Aree Sottoutilizzate e risorse ordinarie indirizzate su obiettivi di sviluppo economico. Inoltre, nell'attuazione del Programma, anche facendo tesoro dell'esperienza del periodo 2000-2006, si dovrà prestare particolare considerazione ai meccanismi di selettività, e incentivazione, ai principi di semplificazione procedurale, al completamento del ciclo progettuale attraverso tutte le sue fasi, ad una maggiore flessibilità per tener conto dei mutamenti di scenario e ad una maggiore partecipazione dei diversi *stakeholders* beneficiari dell'azione comunitaria.

Quanto alle principali linee strategiche, l'azione di rafforzamento dei fattori d'attrattività si rivolge innanzitutto al settore delle *infrastrutture di trasporto e della logistica*, all'interno del quale, sulla base dell'evidenza fornita dall'analisi di contesto, vengono individuati gli elementi fondamentali della strategia che riguardano il completamento delle reti di trasporto primarie e di quelle rivolte alle aree rurali e interne, una più incisiva azione di riequilibrio modale in funzione dello sviluppo delle reti transeuropee, l'accrescimento della dotazione di infrastrutture puntuali (*terminals*, piattaforme logistiche) e, soprattutto, la razionalizzazione della mobilità di merci e persone attraverso la diffusione del trasporto pubblico di massa a guida vincolata e l'utilizzo di sistemi intelligenti.

Tra gli obiettivi specifici dell'Asse 1 “Reti e collegamenti per la mobilità” tra l'altro si legge:

**OBIETTIVO SPECIFICO 1.1:** Completare, qualificare funzionalmente e potenziare la rete di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.

**OBIETTIVO SPECIFICO 1.2:** Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.

Alla luce di quanto esposto, estrapolato dal documento *“Regione Sicilia - Quadro Strategico Nazionale per le regioni italiane dell'obiettivo Convergenza (2007-2013) - Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013”* approvato dalla regione con delibera 532 del 21 dicembre 2007, l'intervento in progetto appare in line con gli indirizzi della programmazione operativa regionale.

4.2 I PROGETTI INTEGRATI TERRITORIALI

Nel territorio della provincia di Ragusa esiste un unico PIT approvato, il **PIT 2 " Quattro città ed un parco per vivere gli Iblei"** (importo di 26.952.509,00 euro), che rispetto al territorio interessato dall'infrastruttura in progetto interessa il solo comune di Chiaramonte Gulfi..

L'idea forza del P.I.T. “Quattro città ed un parco per vivere gli Iblei” consiste nel realizzare all'interno del sistema degli Iblei, individuato nel POR 2000/2006 come sistema ad alta naturalità da inserire nella rete ecologica siciliana, un parco suburbano caratterizzato dall'omonimo tavolato con al suo interno l'alto corso dell'Irminio (sic ita 080002) e le pendici del monte Lauro (sic ita 090023) e dai centri storici di Ragusa, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo nel quale sviluppare nuove attività economiche legate ad uno sviluppo sostenibile delle risorse presenti che rappresentano i punti di forza dell'ambito territoriale

Obiettivi dichiarati del PIT sono:

- preservare e tutelare le risorse che concorrono a formare l'identità ambientale, culturale e sociale del territorio attraverso l'estensione del sistema dei parchi ed il suo inserimento nella rete ecologica siciliana accrescendo l'offerta di beni e servizi finalizzati alla qualità ambientale ed alla corretta fruizione delle risorse;
- conservare e valorizzare il patrimonio storico-archeologico e l'identità culturale locale attraverso la creazione di itinerari integrati collegati ai circuiti regionali dei beni culturali;

- promuovere la ricerca e l'innovazione per la valorizzazione delle risorse naturali, storico-artistiche e produttive del territorio promuovere le attività produttive in ambito PIT sviluppando quelle iniziative che assicurano buone prospettive di crescita e di integrazione con il territorio e che sono in grado di generare nuova occupazione;
- promuovere il turismo facendo leva sulle risorse storico-ambientali presenti in maniera da valorizzare e rivitalizzare i centri urbani ed integrare il reddito agricolo e promuovere le piccole e medie imprese e l'artigianato locale con priorità nei settori dell'ambiente, del turismo e dell'agricoltura in maniera di rafforzare e sviluppare il sistema produttivo.
- sostenere la costruzione di una rete di città quale infrastruttura di supporto all'affermazione dei processi di sviluppo di un territorio diffuso;
- promuovere una rete telematica che supporti le amministrazioni pubbliche e gli operatori locali nei loro rapporti sia all'interno del "Sistema Locale" che verso l'esterno del "Sistema Locale".

E' comunque utile sottolineare in questa sede, soprattutto come esempio dei tentativi di integrazione territoriale in atto nel comprensorio in questi anni, l'esperienza del **PIT Valle dell'Ippari** tra Vittoria, Comiso, Acate e S.Croce di Camarina.

Il progetto, seppur fallito per motivi di mancanza di progettualità innovativa, dimostra che sta nascendo una nuova volontà di cooperare tra i comuni vicini per orientare lo sviluppo locale attraverso la sinergia e la complementarità tra le differenti risorse locali della parte ovest della provincia di Ragusa.

Gli strumenti di programmazione negoziata attivati sul territorio di riferimento che avrebbero dovuto interagire con il PIT Valle dell'Ippari erano stati indicati nelle esperienze del PATTO DI FILIERA AGROALIMENTARE DI VITTORIA (Acate - Comiso - S.Croce Camarina - Vittoria) – e nel PATTO TERRITORIALE DI RAGUSA.

L'idea forza del PIT si voleva basare sulla possibilità di attivare lo sviluppo del territorio della Valle dell'Ippari attraverso la creazione di un sistema socio-economico forte, che miri alla commercializzazione ed internazionalizzazione del “Prodotto Valle dell'Ippari” secondo i principi dello Sviluppo Sostenibile.

Il “Prodotto Valle dell'Ippari” è inteso, in senso lato, come l'insieme delle attività produttive legate all'agricoltura, all'artigianato locale, e alle potenzialità date dall'alta naturalità del sistema, e dal suo patrimonio storico e culturale.

Tale sistema avrebbe trovato nella realizzazione dell'Aeroporto di Comiso, con la riconversione dell'ex base NATO in aeroscalo di secondo livello, un naturale e concreto mezzo per l'Internazionalizzazione di sistema. Nell'idea forza del PIT proposto il potenziamento della rete infrastrutturale si concretizzava attraverso lo sviluppo dell'intermodalità che consentirà un più efficace uso delle infrastrutture esistenti e di quelle in corso di realizzazione. Tale integrazione avrebbe creato un volano socio-economico dell'intero territorio, che ha caratteristiche territoriali, produttive e funzionali unitarie e concentrate, sviluppandone e valorizzandone le risorse ambientali, culturali, umane, produttive ed infrastrutturali.

**4.3 LE LINEE GUIDA DEL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE**

Il principale strumento di pianificazione territoriale disponibile ad oggi su scala regionale è costituito dalle «linee guida del Piano Paesistico Territoriale Regionale».

Con le «linee guida» si delineano le azioni di sviluppo compatibile nel quadro dei vincoli generali e della conoscenza dei vari settori dell'analisi ambientale, del paesaggio e della principale programmazione di settore. Nell'ambito delle aree già sottoposte a vincolo ai sensi e per gli effetti delle leggi 1497/39, 1089/39, L.R. 15/91, e 431/85, il PTPR detta criteri e modalità di gestione, finalizzati agli obiettivi del piano e, in particolare alla tutela delle specifiche caratteristiche che hanno portato all'apposizione dei vincoli.

Per tali aree il Piano precisa:

- 1. gli elementi e le caratteristiche del paesaggio, ovvero i beni culturali e le risorse oggetto di tutela;
- 2. gli indirizzi, criteri ed orientamenti da osservare per conseguire gli obiettivi generali e specifici del piano;
- 3. le disposizioni necessarie per assicurare la conservazione degli elementi oggetto della tutela. Qualora la scala del dettaglio sia più dettagliata rispetto a quelle delle linee guida (1:250.000) si rinvia alle tavole di particolareggiate.


Per l'intero territorio regionale, ivi comprese le parti non sottoposte a vincoli specifici e non ritenute di particolare valore, il PTPR e le Linee Guida individuano comunque le caratteristiche strutturali del paesaggio regionale articolate - anche a livello sub-regionale - nelle sue componenti caratteristiche e nei sistemi di relazione definendo gli indirizzi da seguire per assicurarne il rispetto.

Per le aree di cui ai punti 1) e 2) le Linee guida del Piano PTPR fissano indirizzi, limiti e rinvii per la pianificazione provinciale e locale a carattere generale, nonché per quella settoriale, per i progetti e le iniziative di trasformazione sottoposti ad approvazione o comunque a pareri dei vari organi di controllo dell'ente regionale.

La coerenza con detti indirizzi e l'osservanza di detti limiti costituiscono condizioni necessarie per il successivo rilascio delle prescritte approvazioni, autorizzazioni o nulla osta, sia tramite procedure ordinarie che nell'ambito di procedure speciali (conferenze di servizi, accordi di programma e simili).

Da quanto sopra riportato risulta che la cogenza dei vincoli è ancorata agli strumenti, ai decreti regionali in atto in vigore.

Le Linee Guida hanno l'importante funzione di diffondere la conoscenza territoriale intersettoriale dell'isola; per i dettagli alle scale inferiori rimangono gli elenchi in possesso delle Soprintendenze.

 Provincia Regionale di Ragusa	POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA  STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO <b>Relazione Generale</b>	SIS S.r.l. (Mandataria) A&S Engineering S.r.l. BONIFICA ITALIA S.r.l. CO.RE. INGEGNERIA OMNISERVICE Engineering S.r.l.
--	--	--

In ogni caso, pur senza entrare nel merito del quadro dei vincoli e delle tutele e pur mantenendo un taglio di coordinamento ed organizzazione dei contesti locali a supporto della pianificazione di livello inferiore, le linee guida del PTPR si pongono quattro obiettivi strategici direttamente riferibili alla tutela ed alla valorizzazione paesistico ambientale:

1) il consolidamento del patrimonio e delle attività agroforestali, in funzione economica, socioculturale e paesistica, che comporta, in particolare:

- sostegno e rivalutazione dell'agricoltura tradizionale in tutte le aree idonee, favorendone innovazioni tecnologiche e culturali tali da non provocare alterazioni inaccettabili dell'ambiente e del paesaggio;
- gestione controllata delle attività pascolive ovunque esse mantengano validità economica e possano concorrere alla manutenzione paesistica (comprese, all'occorrenza, aree boscate);
- gestione controllata dei processi di abbandono agricolo, soprattutto sulle "linee di frontiera", da contrastare, ove possibile, con opportune riconversioni colturali (ad esempio dal seminativo alle colture legnose, in molte aree collinari) o da assecondare con l'avvio guidato alla rinaturalizzazione;
- gestione oculata delle risorse idriche, evitando prelievi a scopi irrigui che possano accentuare le carenze idriche in aree naturali o seminaturali critiche;
- politiche urbanistiche tali da ridurre le pressioni urbane e le tensioni speculative sui suoli agricoli, soprattutto ai bordi delle principali aree urbane, lungo le direttrici di sviluppo e nella fascia costiera;

2) il consolidamento e la qualificazione del patrimonio d'interesse naturalistico, in funzione del riequilibrio ecologico e di valorizzazione fruitiva, che comporta in particolare (oltre alle azioni sulla rete ecologica, già menzionata):

- estensione e interconnessione del sistema regionale dei parchi e delle riserve naturali, con disciplina opportunamente diversificata in funzione delle specificità delle risorse e delle condizioni ambientali;
- valorizzazione, con adeguate misure di protezione e, ove possibile, di rafforzamento delle opportunità di fruizione, di un ampio ventaglio di beni naturalistici attualmente non soggetti a forme particolari di protezione, quali le singolarità geomorfologiche, le grotte od i biotopi non compresi nel punto precedente;
- recupero ambientale delle aree degradate da dissesti o attività estrattive o intrusioni incompatibili, con misure diversificate e ben rapportate alle specificità dei luoghi e delle risorse (dal ripristino alla stabilizzazione, alla mitigazione, all'occultamento, all'innovazione trasformativa);

3) la conservazione e la qualificazione del patrimonio d'interesse storico, archeologico, artistico, culturale o documentario, che comporta in particolare (oltre alle azioni sull'armatura storica complessiva già menzionata):

- interventi mirati su un sistema selezionato di centri storici, capaci di fungere da nodi di una rete regionale fortemente connessa e ben riconoscibile, e di esercitare consistenti effetti di irraggiamento sui territori storici circostanti, anche per il tramite del turismo;
- interventi volti ad innescare processi di valorizzazione diffusa, soprattutto sui percorsi storici di connessione e sui circuiti culturali facenti capo ai nodi suddetti;
- investimenti plurisettoriali sulle risorse culturali, in particolare quelle archeologiche meno conosciute o quelle paesistiche latenti;
- promozione di forme appropriate di fruizione turistica e culturale, in stretto coordinamento con le politiche dei trasporti, dei servizi e della ricettività turistica;

4) la riorganizzazione urbanistica e territoriale in funzione dell'uso e della valorizzazione del patrimonio paesistico-ambientale, che comporta in particolare (oltre alla valorizzazione dell'armatura storica complessiva, nel senso sopra ricordato):

- politiche di localizzazione dei servizi tali da consolidare la "centralità" dei centri storici e da ridurre la povertà urbana, evitando, nel contempo, effetti di congestione e di eccessiva polarizzazione sui centri maggiori, e tali da consolidare e qualificare i presidi civili e le attrezzature di supporto per la fruizione turistica e culturale dei beni ambientali, a partire dai siti archeologici;
- politiche dei trasporti tali da assicurare sia un migliore inserimento del sistema regionale nei circuiti internazionali, sia una maggiore connettività interna dell'armatura regionale, evitando, nel contempo, la proliferazione di investimenti per la viabilità interna, di scarsa utilità e alto impatto ambientale;
- politiche insediative volte a contenere la dispersione dei nuovi insediamenti nelle campagne circostanti i centri maggiori, lungo i principali assi di traffico e nella fascia costiera, coi conseguenti sprechi di suolo e di risorse ambientali, e a recuperare, invece, (anche con interventi di ricompattamento e riordino urbano), gli insediamenti antichi, anche diffusi sul territorio, valorizzandone e, ove il caso, ricostituendone l'identità.

Su queste premesse le linee guida del piano articolano la loro analisi attraverso la suddivisione del territorio regionale in 17 macro aree, individuate attraverso l'approfondimento degli elementi afferenti ai sottosistemi abiotico e biotico intesi come elementi strutturanti del paesaggio.



Questi ambiti territoriali vengono studiati come ambiti pressoché omogenei e, per ciascuno di essi, viene effettuata una analisi che va dagli aspetti di più ampio respiro territoriale a quelli a scala puntuale, fino all'individuazione dei singoli beni isolati che contribuiscono alla strutturazione del paesaggio di riferimento.

Ambiti delle Linee Guida Ptp



Fig. 2 – Ambiti di intervento individuati dal PTP

Le 17 aree di analisi individuate dalle linee guida sono:

- 1) Area dei rilievi del trapanese
- 2) Area della pianura costiera occidentale
- 3) Area delle colline del trapanese
- 4) Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano
- 5) Area dei rilievi dei monti Sicani
- 6) Area dei rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo

- 7) Area della catena settentrionale (Monti delle Madonie)
- 8) Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi)
- 9) Area della catena settentrionale (Monti Peloritani)
- 10) Area delle colline della Sicilia centro-meridionale
- 11) Area delle colline di Mazzarino e Piazza Armerina
- 12) Area delle colline dell'ennese
- 13) Area del cono vulcanico etneo
- 14) Area della pianura alluvionale catanese
- 15) Area delle pianure costiere di Licata e Gela
- 16) Area delle colline di Caltagirone e Vittoria
- 17) Area dei rilievi e del tavolato ibleo
- 18) Area delle isole minori.

I territori dei tre comuni interessati dall'intervento, Vittoria, Comiso e Chiaramonte Gulfi, insistono nell'area di convergenza tra tre degli ambiti di paesaggio individuati: il N. 16 *Area delle colline di Caltagirone e Vittoria*, il N.17 *Area dei rilievi e del Tavolato Ibleo* e, più marginalmente rispetto all'area direttamente interessata dal progetto e solo per i comuni di Vittoria e Comiso, il N. 15 *Area delle pianure costiere di Licata e Gela*.

Più in dettaglio, il corridoio interessato della struttura attraversa un contesto riconducibile all'ambito denominato Area delle colline di Caltagirone e di Vittoria, della cui descrizione si riporta di seguito uno stralcio.

*Il paesaggio dell'ambito è caratterizzato dai sabbiosi plateaux collinari degradanti verso il litorale e dai margini meridionali degli Erei che qui vengono a contatto con gli altopiani calcarei, mentre verso oriente è caratterizzato dalla grande linea di rottura che da Chiaramonte a Comiso arriva a Santa Croce Camerina e che separa nettamente le formazioni delle sabbie plioceniche e il calcare miocenico dell'altopiano ibleo. Le valli dell'Ippari e dell'Acate segnano profondamente il paesaggio definendo la vasta e fertile pianura di Vittoria. Il paesaggio agrario è ricco e vario per la presenza di ulivi e agrumeti ed estese aree di vigneto che si protendono sui versanti collinari dell'interno. L'ambito intensamente abitato dalla preistoria fino al periodo bizantino (come testimoniano i numerosi ritrovamenti) è andato progressivamente spopolandosi nelle zone costiere dopo l'occupazione araba a causa della malaria alimentata dalle zone acquitrinose del fondovalle oggi recuperate all'agricoltura. Le città di nuova fondazione (Vittoria, Acate) e le città di antica fondazione (Comiso e Caltagirone) costituiscono una struttura urbana per poli isolati tipica della Sicilia interna.*

Il piano paesaggistico di dettaglio per il territorio di Ragusa è stato approvato nell'agosto del 2010; si rimanda alla sezione provinciale per una sintesi delle norme generali.

**4.4 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

Nel novembre 2002 la Giunta regionale ha approvato un primo documento di pianificazione regionale in materia di trasporti che, nella struttura scelta dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni redattore del piano, è il documento di inquadramento generale che insieme ai piani attuativi costituirà compiutamente il Piano Regionale dei Trasporti. Questo documento è detto "Piano Direttore".

Come si legge nello stesso documento, il Piano Direttore *"costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti"*.

Esso *"individua le scelte "macro" individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunali, Piani Urbani di Mobilità, ecc.)"*

Al Piano Direttore vanno affiancati i Piani Attuativi e gli Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Un'esigenza primaria che è messa in luce dal PRT è quella di migliorare l'accessibilità all'ex base missilistica di Comiso, che attualmente è garantita dalla SS 514 Catania-Ragusa e la SS115, dalle quali si accede direttamente all'aeroporto tramite le strade provinciali SP7 Comiso-Chiaramonte, e SP5, che lo lambiscono.

**4.5 IL PIANO REGIONALE DI SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE**

Il Piano Regionale di Sviluppo economico e sociale è uno strumento di pianificazione introdotto dalla legge regionale n°6/88. E' stato redatto nel 1992 e individua le azioni di indirizzo per lo sviluppo dei settori produttivi economici e sociali.

In particolare le azioni individuate sono le seguenti:

- ⇒ criteri direttori della programmazione a livello regionale;
- ⇒ individuazione delle tematiche emergenti e potenzialità connesse ai diversi settori di intervento;
- ⇒ individuazione delle priorità nell'ambito della politica regionale;
- ⇒ individuazione di alcune strategie innovative per guidare gli interventi nel territorio regionale

Sono individuate quattro tipi di aree tematiche: l'economia, il territorio, l'ambiente ed il sociale.

Nel piano la strategia per l'economia è fondata sul concetto di rete e nelle politiche ad esso riferite per l'insostituibilità della grande impresa pubblica e privata, per la creazione di grandi infrastrutture e per il sostegno degli equilibri alla scala territoriale.

Oltre alle varie categorie produttive della media e piccola impresa, tutte da valorizzare, particolare risalto viene posto al ruolo del turismo. In particolare, viene ipotizzata la possibilità di diversificare l'offerta turistica superando la logica del mercato attestato sui pacchetti turistici chiusi e con la disponibilità massiccia presenza di posti letto in villaggi turistici. Vengono quindi privilegiati non solo alcuni punti, ma tutte le aree già in grado di intercettare la domanda turistica di qualità puntando sulla valorizzazione delle risorse umane (formazione professionale).

A tale proposito nel documento del Piano Territoriale Provinciale di Ragusa si legge: "Il tema è ... strettamente connesso alla valorizzazione delle aree di pregio ambientale non ancora adeguatamente coinvolte nei circuiti turistici ed alle infrastrutture di collegamento tra le aree intensive e le aree destinate al recupero".

Nel piano regionale è presente il tentativo di superare la contrapposizione tra lo sviluppo delle infrastrutture viarie e la valorizzazione delle risorse ambientali. Ciò che a livello locale appare come una tensione tra due opposti, nella dimensione territoriale configura, al contrario, la dimensione dello sviluppo economico e sociale da intendere come un'unione inscindibile.

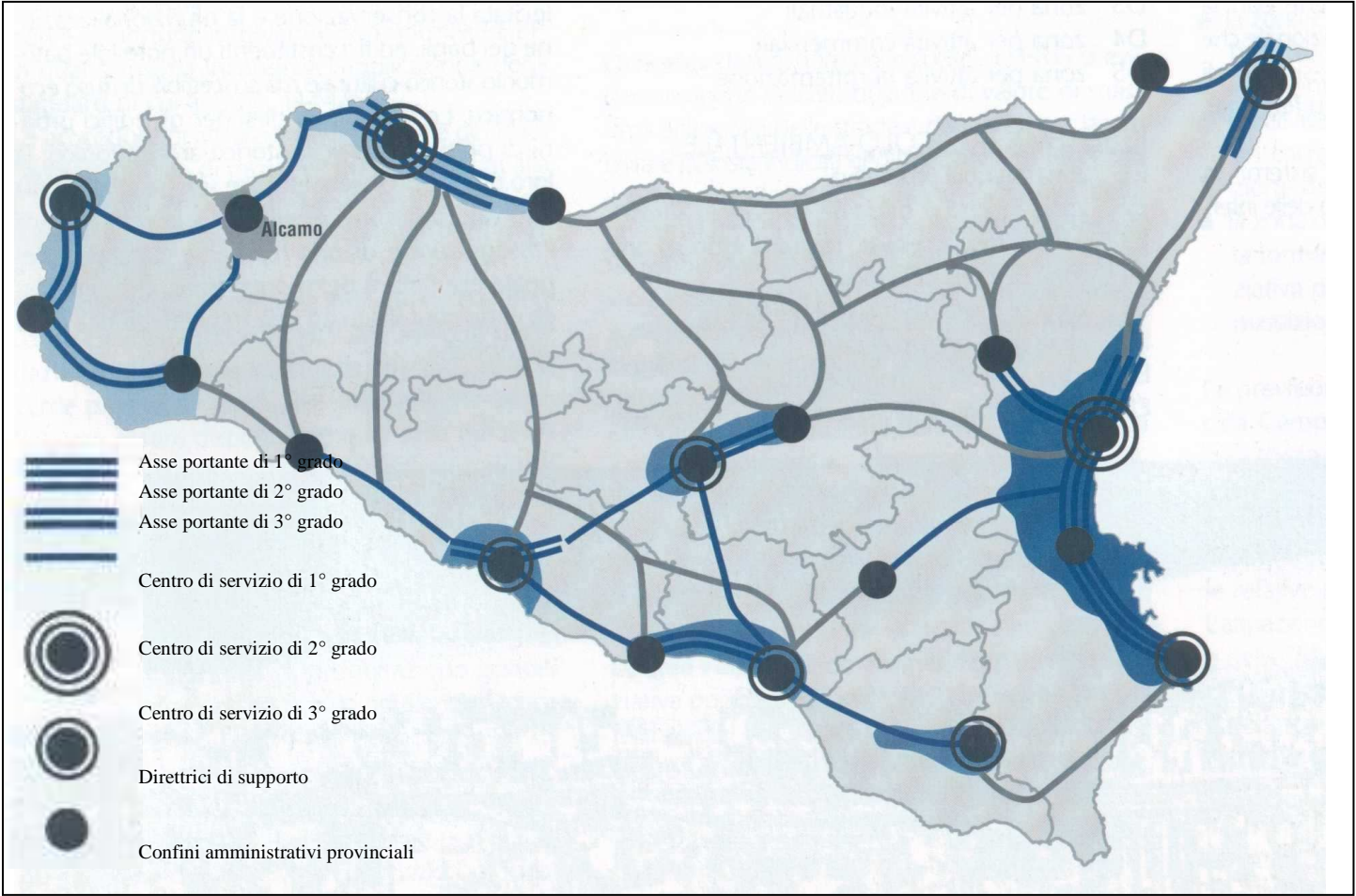
Sono considerate attività innovative l'agricoltura biologica, i parchi naturali, la sperimentazione di tecnologie di riciclaggio, di disinquinamento e di energie alternative. Altri settori innovativi riguardano il recupero delle aree urbane storiche, l'innovazione del trasporto pubblico nelle aree altamente sensibili e l'attività scientifica riferita al mondo antropizzato, al mare ed alla vulcanologia.

Il piano assegna il ruolo trainante dello sviluppo delle rete territoriale regionale alle aree metropolitane sempre intese come sistemi operanti e non come astratte perimetrazioni formali e istituzionali.

La questione della individuazione delle aree metropolitane siciliane non è però stata risolta dal piano regionale di sviluppo ed è ancora sostanzialmente inoperante rispetto al ruolo sempre più forte esercitato dai Comuni e dalla difficoltà con cui la Regione e soprattutto le Provincie cercano di trovare i modi e le condizioni di un dialogo tra i diversi punti insediativi dell'isola.

Dei sistemi di aree metropolitane prevalgono i raggruppamenti costieri, mentre per la provincia di Ragusa viene messo in evidenza il sistema del blocco urbano sui quattro centri Vittoria, Comiso, Ragusa e Modica.

Lo scenario ragusano prospettato nello Schema del PRS (Componenti strutturali dei sistemi urbani, 1989) è rappresentato come uno dei due unici sistemi urbani con centri di servizio di medio livello regionale non costieri (l'altro è il dipolo Caltanissetta-Enna).



Schema del Piano Regionale di Sviluppo (PRS): Componenti strutturali dei sistemi urbani



Sono identificate dal piano le aree intensive dei principali fenomeni insediativi e gli assi portanti intesi come ambiti progettuali topologicamente lineari da definire per strutturare in termini concreti le relazioni funzionali di scambio tra i centri della rete isolana.

Il comprensorio ragusano è incluso nel sistema della Sicilia centro meridionale con Caltanissetta, Enna ed Agrigento, anche se, per motivi storico culturali, ambientali e soprattutto per necessità di infrastrutture in materie di viabilità e trasporti, sarebbe sembrato più opportuno integrarlo al sistema ibleo che comprende Siracusa e parte della provincia di Catania.

L'infrastruttura in progetto appare comunque ben integrata nelle logiche di sviluppo del documento.

4.6 LA PIANIFICAZIONE DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Lo strumento di riferimento per la pianificazione dell'assetto idrogeologico in Sicilia è il "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto idrogeologico della Regione Siciliana" (P.A.I.) redatto dall'Assessorato Regionale al Territorio e Ambiente e adottato nel 2004.

Come si legge nella premessa al documento di piano, le funzioni che il P.A.I. intende assolvere sono tre:

- *La funzione conoscitiva*, che comprende lo studio dell'ambiente fisico e del sistema antropico, nonché della ricognizione delle previsioni degli strumenti urbanistici e dei vincoli idrogeologici e paesaggistici;
- *La funzione normativa e prescrittiva*, destinata alle attività connesse alla tutela del territorio e delle acque fino alla valutazione della pericolosità e del rischio idrogeologico e alla conseguente attività di vincolo in regime sia straordinario che ordinario;
- *La funzione programmatica*, che fornisce le possibili metodologie d'intervento finalizzate alla mitigazione del rischio, determina l'impegno finanziario occorrente e la distribuzione temporale degli interventi.

Tali funzioni verranno perseguite attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Conoscenza globale dello stato di dissesto idrogeologico del territorio tramite l'individuazione delle:
  - o pericolosità connesse ai dissesti sui versanti;
  - o pericolosità idrauliche e idrologiche;
  - o Individuazione degli elementi vulnerabili;

- Valutazione delle situazioni di rischio, in dipendenza della presenza di elementi vulnerabili su porzioni del territorio soggette a pericolosità;
- Programmazione di norme di attuazione finalizzate alla conservazione e tutela degli insediamenti esistenti;
- Sviluppo di una politica di gestione degli scenari di pericolosità agendo, quando e ove possibile, in modo da assecondare l'evolversi naturale dei processi, limitando l'influenza degli elementi antropici (e non) che ne impediscono una piena funzionalità;
- Programmazione di indagini conoscitive, di studi di monitoraggio dei dissesti, di interventi specifici per le diverse situazioni e, ove necessario, di opere finalizzate alla mitigazione e/o eliminazione del rischio valutando correttamente, e in modo puntuale, dove intervenire con opere che garantiscano la sicurezza e quando ricorrere alla delocalizzazione di attività e manufatti non compatibili.

Il rischio idrogeologico individuato nel P.A.I., viene definito sulla base dell'entità attesa della perdita di vite umane, di danni alla proprietà e di interruzione di attività economiche, in conseguenza del verificarsi di frane ed inondazioni. Le definizioni per ogni classe di rischio assegnata, di seguito riportate, sono coerenti con quanto indicato nell'atto di indirizzo e coordinamento previsto dall'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 11 giugno 1998 n.180 e approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 29/9/98.

- **R4 rischio molto elevato** Quando sono possibili la perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione delle attività socioeconomiche.
- **R3 rischio elevato** Quando sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione della funzionalità delle attività socioeconomiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.
- **R2 rischio medio** Quando sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche.
- **R1 rischio moderato** Quando i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono marginali.



Il Piano Stralcio è costituito dalla sua Relazione generale e dalle Relazioni descrittive relative a ciascuno dei 102 bacini idrografici individuati sul del territorio regionale, ai quali si aggiungono i 5 territori “omogenei” delle isole minori; le relazioni sono articolate in 5 parti principali:

1. Ambiente fisico
2. Analisi del rischio geomorfologico
3. Piano degli interventi per la mitigazione del rischio geomorfologico
4. Analisi del rischio idraulico
5. Piano degli interventi per la mitigazione del rischio idraulico.

Le relazioni descrittive sono integrate da carte di sintesi a piccola scala che inquadrano la situazione del bacino idrografico riguardo ai tematismi generali dell'ambiente fisico e dalle Cartografie Tecniche Regionali, in scala 1:10.000, ove sono rappresentati i tematismi fondamentali del Piano:

- Dissesti;
- Pericolosità e Rischio geomorfologico;
- Pericolosità idraulica per fenomeni di esondazione;
- Rischio idraulico.



Il territorio interessato dall'infrastruttura in progetto ricade all'interno del bacino idrografico del fiume Ippari, area normata dal Piano Stralcio “Bacino Idrografico del Fiume Ippari (080) ed aree comprese tra il bacino del F. Acate –Dirillo (079) e il bacino del F. Irminio (081)”.

Il piano riguarda in tutto o in parte i territori dei comuni di Acate, Chiaramonte Gulfi, Comiso, Ragusa, Santa Croce Camerina e Vittoria.

Nell'analisi degli aspetti generali dello stato del dissesto si legge che l'intero distretto presenta una superficie complessiva dei dissesti rilevati di circa 729 ha, con un indice di franosità di poco superiore all'1%.

Rispetto all'individuazione delle aree di pericolosità e di rischio, il censimento dei fenomeni franosi nel bacino idrografico ha portato alla individuazione complessiva di 42 dissesti, per i quali sono state individuate le relative situazioni di pericolosità rappresentate nelle relative carte della pericolosità da frana allegate al piano. In particolare si sono individuate:

- 6 situazioni di pericolosità molto elevata (P4), collegate a fenomeni di crollo, per un totale di 41,46 ha;
- 4 situazioni di pericolosità elevata (P3), collegata a fenomeni di crollo, di frana complessa attiva e di scorrimento attivo, per un totale di 70,42 ha;
- 10 situazioni di pericolosità media (P2), con un totale di 58,83 ha;
- 17 situazioni di pericolosità moderata (P1), con un totale di 531,75 ha;
- 5 situazioni di pericolosità bassa (P0), con 45,5 ha.

Il territorio interessato dal corridoio di progetto non è interessato da alcuna situazione di rischio, pericolosità o attenzione.

**Il Piano di Tutela delle acque della Sicilia**

Il Piano di Tutela delle acque, in adempimento al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n° 152, è uno strumento finalizzato al raggiungimento di obiettivi di qualità di corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo. L'obiettivo è la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici, attuando interventi di risanamento, individuando adeguate protezioni sulla qualità delle acque, mantenendo la capacità naturale di auto depurazione dei corpi idrici e perseguendo usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche.

La qualità essenziale del Piano è rappresentata dalla sua flessibilità, cioè la sensibilità nel recepire le informazioni derivanti da attività di monitoraggio al fine di predisporre conseguenti azioni a tutela del territorio e della qualità della vita delle persone.

Il piano di Tutela relativamente al bacino dell'Ippari fornisce un quadro conoscitivo del territorio dal punto di vista idrogeologico e meteorologico. Vengono altresì indicate le aree naturali presenti e le modalità di utilizzo del territorio.

Riporta su tali basi la valutazione dell'impatto antropico sullo stato qualitativo delle acque superficiali e sotterranee nel territorio delimitato dal bacino idrografico Ippari, sia in forma concentrata che diffusa, ottenuta attraverso una mirata attività di monitoraggio.

Nell'analisi viene quindi individuato l'iter per il miglioramento della situazione attuale, passando da uno stato di fatto definito "sufficiente" (obiettivo prefissato per il 31/12/2008) ad uno stato ambientale definito "buono", da conseguire per la fine del 2015.

4.7 PROSPETTIVE FUTURE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA REGIONALE

Nel Giugno 2003 è stato pubblicato dall'Istituto Nazionale di Urbanistica Il "Rapporto del territorio della Regione Siciliana", redatto dal Servizio "Pianificazione Territoriale Regionale" del Dipartimento Urbanistica Assessorato Territorio e Ambiente; il documento si inserisce nella pubblicazione "Rapporto del territorio" a carattere nazionale prodotta dall'INU in occasione del Convegno INU del 2003.

Il Rapporto del territorio della Regione Siciliana ha voluto fornire un quadro dei processi di governo del territorio in atto al momento della sua pubblicazione, sviluppandone le problematiche legate ai tre livelli istituzionali di pianificazione: comunale, provinciale e regionale e mettendo in evidenza il livello intercomunale di programmazione negoziata. Il documento ha introdotto alcune tematiche innovative: i sistemi locali, la progettazione integrata, esempi di pianificazione di area vasta (con riferimento diretto al Piano della Provincia di Ragusa ed alla pianificazione nelle aree protette), la creazione di un sistema condiviso di conoscenza e la ricerca di nuove regole di governo del territorio.

Il Rapporto ha avuto il ruolo di fotografare lo stato dell'arte della pianificazione e, su questa base, sono nate le premesse programmatiche dello strumento quadro della nuova pianificazione urbanistica regionale, anche alla luce di quanto era stato prodotto in sua assenza: linee guida del PTPR, Piani territoriali paesistici d'ambito, i "nuovi" PRG, l'avvio della pianificazione provinciale, "la diffusione e l'interconnessione sul territorio di Patti territoriali, PRUSST ed altri strumenti di programmazione negoziata insieme alle azioni previste dal Programma

Operativo regionale 2000-2006" che "invece di negare la pianificazione territoriale di livello regionale, la richiedono come fondamento e verifica delle loro indicazioni, la richiedono come strumento di credibilità delle politiche, delle azioni e delle prescrizioni prodotte nei confronti del complesso sistema di soggetti coinvolti nel processo di pianificazione: Lo stato, L'Unione europea, gli operatori economici".

L'attività di riscrittura dei principi e delle regole, prima concretizzatasi nel documento "Linee guida per la riforma urbanistica siciliana" ha poi trovato forma compiuta nel 2005 con il Disegno di Legge "Norme per il governo del territorio", non ancora reso cogente ed il cui iter approvativo è ancora in corso.

Si riporta di seguito una sintesi del DDL tratta dal portale dell'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Sicilia.

Il progetto di legge predisposto stabilisce i principi fondamentali in materia di governo del territorio nel rispetto dell'ordinamento comunitario e nazionale e della potestà legislativa della Regione Siciliana.

La legge si prefigge obiettivi di governo, gestione, tutela, disciplina dell'uso e delle trasformazioni del territorio, anche nelle sue implicazioni di natura paesistica e si ispira ai principi di sussidiarietà (orizzontale e verticale), sostenibilità ambientale, sociale ed economica, partecipazione delle scelte, flessibilità del piano, semplificazione normativa e delle procedure, copianificazione fra piani di settore, concertazione fra attori ed enti territoriali e perequazione.

La proposta tiene conto di alcuni mutamenti intervenuti nel quadro sociale e politico nell'ultimo decennio:

- a. la necessità di una evoluzione dei processi decisionali verso contenuti flessibili, operativi e di sviluppo sostenibile in un quadro di certezze temporali;
- b. il modificarsi del ruolo dei soggetti coinvolti nei processi di trasformazione, soprattutto in relazione ai temi della gestione urbanistica;
- c. un mutato ruolo degli attori sociali e della rappresentanza (imprenditori, sindacati) che sempre più spesso assumono un ruolo propositivo nelle politiche territoriali;
- d. una sempre più generalizzata domanda di qualità ambientale e sviluppo sostenibile, anche nella accezione di sostenibilità sociale e politica (partecipazione e condivisione delle scelte).

La "copianificazione" costituisce il presupposto fondamentale per il raccordo con le pianificazioni "separate" (Enti parco, Autorità di bacino, Consorzi ASI, Sovrintendenze e altri soggetti oggi titolari di poteri di pianificazione) che confluiscono in un unico processo di pianificazione, con l'obiettivo di coordinare, attraverso sedi di codecisione e di intese, le tutele settoriali con gli atti di pianificazione.

L'obiettivo generale della legge è quello di perseguire la salvaguardia, la valorizzazione e il miglioramento delle qualità ambientali, economiche, culturali e sociali del territorio, anche attraverso interventi di recupero e riqualificazione.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) si configura essenzialmente come strumento di carattere strategico che definisce le finalità generali, gli indirizzi e le scelte in materia di governo del territorio a scala regionale; attraverso tale strumento la Regione si lascia alle spalle il ruolo di mero controllore delle scelte di pianificazione dei comuni, per divenire soggetto attivo della pianificazione.

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP) è strumento di carattere essenzialmente strutturale che definisce - anche in termini di regolamentazione degli usi del suolo ? gli indirizzi e gli orientamenti strategici del Piano Territoriale Regionale (PTR), nonché le scelte e le indicazioni funzionali alle azioni concrete di trasformazione e di governo del territorio a scala provinciale.

Il Piano Urbanistico Comunale (PUC) è strumento di carattere operativo che specifica, in termini di regolamentazione degli usi del suolo, le scelte e le indicazioni del Piano Territoriale Provinciale (PTP) e ne assicura l'attuazione. I contenuti del PUC hanno carattere vincolante e producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli.

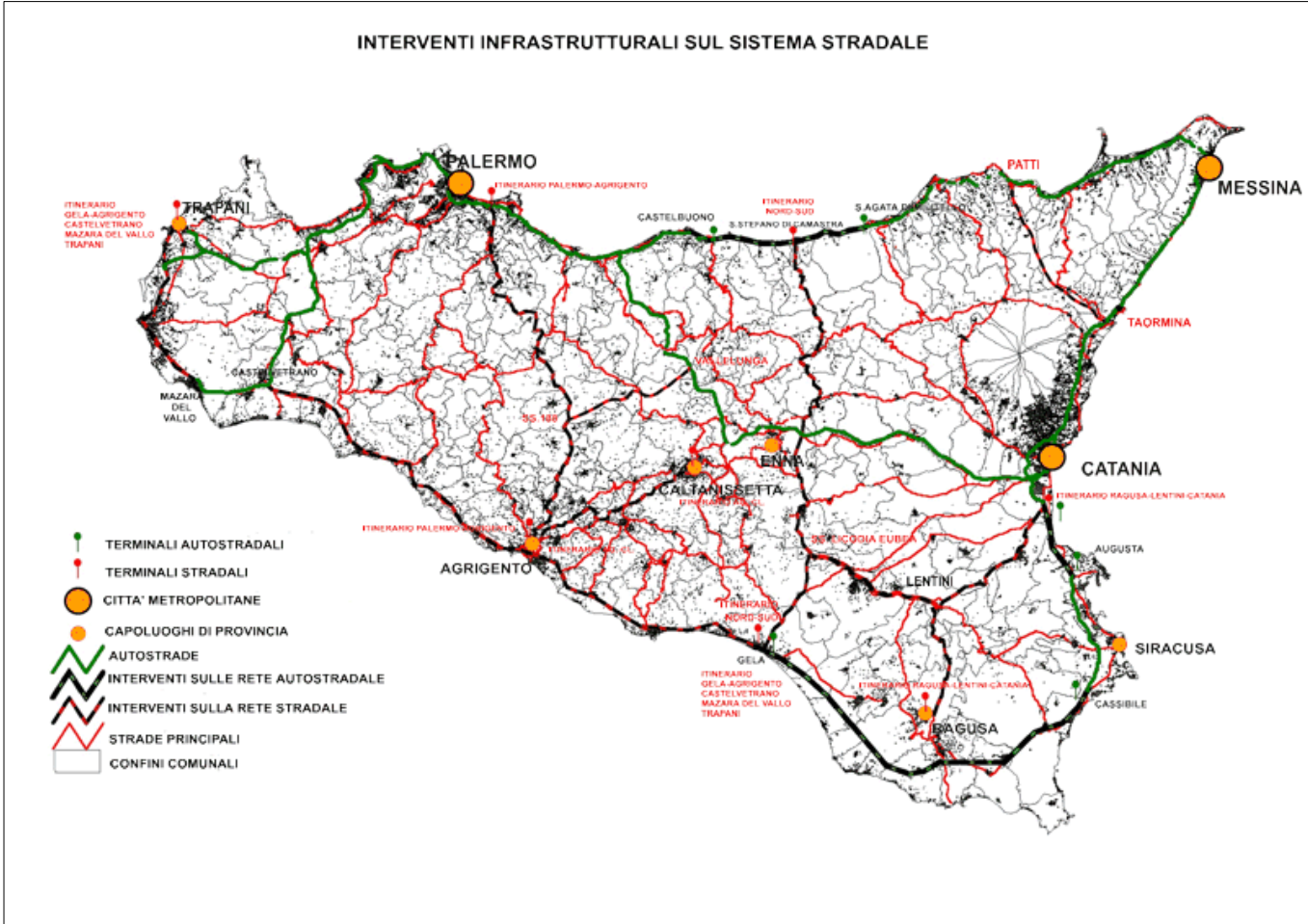
5. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE

5.1 IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Il PTP della Provincia di Ragusa è stato definitivamente approvato dall'Assessorato Reg.le Territorio e Ambiente con decreto n°1376 in data 24/11/2003.

Il Piano Territoriale Provinciale di Ragusa, unica esperienza di pianificazione di livello provinciale nella regione siciliana, si articola, come si legge nell'introduzione del piano stesso, secondo lo schema di "Piano Strutturale", con una equilibrata compresenza della componente ecologico-ambientale e di quella programmatica.

Per poter leggere appieno la struttura del PTP di Ragusa, è necessaria una nota sul quadro normativo che regola la pianificazione provinciale in Sicilia, regione a statuto speciale.





La particolarità normativa della Regione Siciliana riguardo ai contenuti dei piani provinciali è dovuta al parziale recepimento della L. n.142 del 8 giugno 1999, Ordinamento delle Autonomie locali (modificata dalla legge 265/99).

La principale differenza consiste nella assenza della funzione di coordinamento dei piani provinciali nella normativa regionale siciliana, caratteristica presente nel testo della normativa nazionale.

La stessa legge regionale 9/86 assegna alle Province regionali alcune funzioni amministrative che riguardano, tra l'altro, l'organizzazione del territorio e la tutela dell'ambiente; sono di competenza delle amministrazioni provinciali la costruzione di infrastrutture di interesse sovracomunale e provinciale, l'organizzazione del trasporto locale interurbano, la protezione del patrimonio naturale, la tutela dell'ambiente e gli impianti di smaltimento dei rifiuti.

Nel caso di Ragusa, l'incertezza legislativa sulle competenze del PTP ha dato luogo a un dibattito che si è mantenuto acceso dall'approvazione dello Schema di Massima fino all'adozione del Piano, e che è stato risolto *“confinando i livelli prescrittivi del Piano ai dettati dell'art. 12 (rete dei trasporti e delle attrezzature a scala territoriale), ed attribuendo agli altri interventi progettuali un carattere non immediatamente cogente sulla strumentazione urbanistica sott'ordinata”*. Gli interventi del Piano hanno quindi valore di cogenza diversificato essendo di volta in volta indicativi e/o prescrittivi. Gli interventi strategici non costituiscono soltanto lo sfondo operativo delle azioni prescrittive assegnate dalla legge per competenza alle province, ma sono l'ambito logico delle relazioni tra le singole azioni sull'intero territorio. In questo modo viene risolto il problema della limitatezza dei contenuti del piano dovuta alla normativa regionale rispetto alla 142 nazionale. Ciò appare in linea con il contenuto delle circolari e delle note assessoriali citate.

Una precisa analisi dell'articolazione del PTP, si rilegge nelle sue pagine introduttive:

*“Il Piano Provinciale di Ragusa si compone dei seguenti elaborati: lo Schema di Massima, il Rapporto Preliminare ed il PTP definitivo.*

*Il Piano si articola in tre differenti tipi di interventi progettuali ognuno caratterizzato da metodologie e modalità di intervento specifiche: i programmi di settore, i piani d'area e i progetti speciali. Ciascuna delle tre tipologie di intervento progettuale dà origine ad un insieme di azioni specifiche; ogni azione, sotto forma di scheda, riporta l'indicazione del livello di interrelazione con le altre azioni distinguendo quelle con valore di generazione di altri interventi (azioni di coordinamento), quelle con cogenza immediata sugli strumenti urbanistici subordinati (azioni dirette), quelle che prima di diventare operative ed eventualmente cogenti devono essere soggette ad un processo di concertazione con gli enti e le amministrazioni interessate (azioni indirette), quelle che non hanno*

*alcuna cogenza rispetto agli strumenti urbanistici subordinati, ma sono importanti ai fini dell'ottimizzazione dell'efficacia dei processi prefigurati (azioni di supporto).*

*I programmi di settore. Riguardano argomenti specifici giudicati strategici in relazione alla loro capacità di generare sinergie tra le diverse componenti infrastrutturali e di servizio. I programmi sono stati redatti dai consulenti di settore; compito dell'equipe di progetto è stato il coordinamento degli stessi all'interno di un quadro complessivo di coerenze, e l'estrapolazione, dai programmi stessi, delle specifiche azioni progettuali. L'insieme delle azioni prefigurate dai diversi programmi di settore viene a costituire il quadro di riferimento delle strategie territoriali della Provincia; proprio per questo i programmi nascono con una logica di interrelazione trasversale che, nella loro peculiarità, li unisce entro un quadro complessivo comune di intervento sul territorio. Per quanto concerne i contenuti dei programmi di settore, sinteticamente: il programma attrezzature disciplina l'utilizzo dei fabbricati di proprietà o di interesse della Provincia (l'edilizia scolastica o sportiva ad esempio); il programma beni culturali si occupa della tutela dei beni, ma anche e soprattutto della ricerca di una loro collocazione all'interno del complessivo sistema territoriale affinché le ragioni dell'economia trovino una possibilità di dialogo con le ragioni di salvaguardia della memoria storica dei siti e della loro notevole potenzialità culturale; il programma agricoltura, foreste e zootecnia si pone l'obiettivo di riconoscere gli ambiti fondamentali del territorio rurale al fine di far corrispondere ad essi esplicite vocazioni all'uso, con le necessarie infrastrutture di servizio; il programma cave e miniere si occupa di ricollocare il sistema dei giacimenti entro logiche di compatibilità con le altre caratteristiche del territorio; il programma uso della risorsa idrica ed il programma inquinanti, smaltimento rifiuti, aree degradate sono programmi di servizio tesi al miglioramento delle condizioni di utilizzo delle risorse ambientali; il programma viabilità e trasporti individua gli aggiornamenti necessari e le azioni di manutenzione del patrimonio di infrastrutture di collegamento del territorio ibleo; il programma turismo individua una serie di azioni (soprattutto sotto il profilo organizzativo e gestionale) affinché le rinnovate condizioni del territorio ibleo possano indurre economie nel settore.*

*I piani d'area. Il Piano Provinciale individua alcuni ambiti territoriali all'interno dei quali l'articolarsi dei problemi e delle necessità di intervento richiede un'operazione progettuale più complessa che il semplice coordinamento delle differenti azioni progettuali. Sono stati individuati due ambiti geografici, quello costiero e quello montano, ritenuti particolarmente delicati in ordine ai processi di trasformazione territoriale (carenza di sviluppo in quello montano, eccesso di sviluppo in quello costiero) per i quali è stato predisposto un insieme di interventi che diventa elemento propositivo di base utilizzabile per la formulazione di specifici accordi territoriali.*



Nel quadro del Programma di Settore Viabilità e Trasporti il progetto del potenziamento dei collegamenti stradali fra la S.S. 115 tratto Comiso – Vittoria, il nuovo Aeroporto di Comiso e la S.S. 514 Ragusa – Catania, oggetto di questo studio, si concretizza nell’Azione Diretta **“E1b - Asse di connessione fra la S.S. 115 e la S.S. 514”**, inserito tra le “azioni dirette” progettate dal piano che derivano direttamente dal Programma Opere Pubbliche 1998-2000, lo strumento amministrativo di programmazione della spesa del Settore.

Sottolineando che il progetto oggetto di questo studio ha attraversato diverse fasi progettuali ed approvative (Studio di fattibilità, Progetto Preliminare e Conferenza di Servizi) che hanno originato sostanziali affinamenti piano altimetrici rispetto alle previsioni originarie sviluppate nel PTP, si riporta a seguire la scheda di sintesi del Piano che conferma l’assoluta coerenza del progetto stesso con gli indirizzi della pianificazione provinciale.

Questo intervento ha lo scopo di migliorare la connessione tra gli assi portanti della rete viaria iblea costituiti dalla S.S. 115 e dalla S.S. 514.

- miglioramento in sede della S.P. n.5 dall'incrocio con la prevista variante della S.S.115 fino alla ex base Nato (linea continua in rosso nella tavola 4E), per una lunghezza complessiva di circa 5+000 km;

- *referimento al programma di attuazione*  
priorità: 71

territori comunali interessati	Chiaromonte Gulfi, Comiso, Vittoria
ufficio responsabile del procedimento	Ufficio Trasporti
costi totali previsti	costi di avviamento 0 investimenti iniziali 1.600 mln costi di attuazione 53.400 mln costi annui di gestione 400 mln
tempi previsti	progettazione e/o organizzazione 1 anno attuazione 3 anni
correlazione con altre schede	E6a, M
fonti di finanziamento possibili	regionali, comunitari
altri strumenti di programmazione	Piano Regionale dei Trasporti, PRG Comunali
tipologia dell'azione	diretta

## vincolo di immodificabilità delle aree interessate

**5.2 IL PIANO PAESAGGISTICO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA**

Con D.A. n.1767 del 10 agosto 2010 è stata disposta l'adozione del Piano Paesaggistico della provincia di Ragusa. Il piano è stato redatto in adempimento alle disposizioni del D.lgs. 22 gennaio 2004, nr.42 (e successive modifiche) e in attuazione delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale.

Gli obiettivi perseguiti sono l'analisi e l'individuazione delle risorse dei valori paesaggistici negli ambiti del ragusano, le prescrizioni per la loro tutela e valorizzazione e la proposta di linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con le risorse indicate.

Il Piano si articola in sistemi, sottosistemi e componenti. Il Paesaggio Locale è una porzione di territorio con relazioni ecologiche, percettive, storiche, culturali e funzionali che conferiscono identità distinte e riconoscibile. Sono individuate sul territorio 14 tipologie di paesaggio locale.

La piana di Acate, Vittoria e Comiso è il contesto prevalente in cui ricade il progetto di potenziamento dei collegamenti con l'aeroporto di Comiso e costituisce l'unità 4. Gli obiettivi di qualità paesaggistici specifici sono volti ad assicurare il recupero e la conservazione degli elementi del paesaggio agrario, il riequilibrio paesaggistico degli insediamenti serricoli, la riqualificazione degli insediamenti e il mantenimento e la valorizzazione dell'attività agricola e vitivinicola, in particolare per il territorio di Vittoria.

Per le aree archeologiche si indicano azioni di tutela e di miglioramento della fruizione; per la zone ripariali sono riportate opere di tutela e valorizzazione; sono interdetti interventi di nuova edificazione nel caso di intromissione nelle percezioni di elementi caratteristici del territorio.

Viene incentivata l'installazione di energie rinnovabili, con specifica predilezione per il fotovoltaico integrato, limitando quindi installazioni di supporto e nello specifico l'utilizzo di cemento armato.

Il Piano Paesaggistico riconosce carattere primario alle riserve naturali ricadenti nella Provincia di Ragusa, individuate dalla L.R. n.98/1981 e dal Piano regionale dei Parchi e delle Riserve approvato con D.A. n.970/1991.

La gestione e l'utilizzazione delle aree naturali protette devono essere orientati alla conservazione dei caratteri del paesaggio, in accordo con l'Assessorato Regionale dei Beni Culturali.

Per i nuovi tracciati stradali si esplicita la necessità di inserimento nel paesaggio attraversato, non solo in termini di compatibilità, ma in termini di valorizzazione dei quadri paesaggistici. La loro realizzazione è volta a minimizzare l'impatto visivo e quello sulla forma dei versanti e sul deflusso delle acque.

Le caratteristiche tecniche per la tutela del paesaggio sono il rimodellamento dei profili naturali del terreno con disposizione di essenze locali, il contenimento delle dimensioni delle scarpate e dei rilevati e l'adozione di soluzioni progettuali tali da non frammentare la percezione unitaria del paesaggio.

**6. ANALISI DEI RAPPORTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO COMUNALE**

**6.1 IL PRG DI VITTORIA**

La Revisione del Piano Regolatore Generale di Vittoria è stata adottata con delibera del Consiglio Comunale n.146 del 21.12.1999 e approvata con decreto dell'Assessorato Regionale al Territorio e Ambiente n.1151 DEL 16.10.2003.

Il territorio del comune è interessato dal corridoio di progetto dalla sua parte iniziale, all'innesto con la variante alla SS115 attualmente in fase di progettazione esecutiva, fino all'intersezione con la SP4 "Grammichele – Comiso", che si snoda sul confine comunale tra Comiso e Vittoria.

L'infrastruttura oggetto di questo studio congiunge la variante alla SS115 con l'area dell'Autoporto di Vittoria, individuata nelle tavole di PRG.

L'intervento in progetto non risulta previsto dal piano. Il tracciato si sviluppa per lo più in zone agricole tranne in corrispondenza dello svincolo di allaccio con la futura variante alla SS115 e il tratto di innesto con la SP "Vittoria – Cannamelito – Pantaleo".

La prima interferenza riguarda due ampie zone C1, ai margini dell'agglomerato urbano consolidato. Tra le zone C1 in questione, sviluppate attorno ad aree destinate a servizi collettivi e per l'istruzione, e il torrente Volpe, il piano localizza delle zone per insediamenti produttivi D2 inframezzate da aree destinate agli usi agricoli di margine urbano con colture pregiate, a ridosso della SP "Vittoria – Cannamelito – Pantaleo".

Si riporta per completezza uno stralcio delle norme tecniche d'attuazione del piano rispetto alle zone territoriali omogenee interferite.

**Z.T.O. C1 - NUOVE ZONE TERRITORIALI OMOGENEE RESIDENZIALI DI ESPANSIONE**

Le zone "C1" comprendono le parti del territorio circostante il centro urbano di Vittoria di nuova espansione residenziale. Le zone "C1" sono destinate alla residenza e alle attrezzature ad essa connesse. Nell'ambito delle aree funzionali relative alle zone "C1" sono reperite, come specificato nelle tavole del PRG, le aree destinate a spazi pubblici e ad attività collettive di cui al D.M. n. 1444/68; le aree per il verde attrezzato e per i parcheggi verranno reperite in sede di redazione dei piani particolareggiati o dei piani di lottizzazione convenzionati, come prescritto al successivo punto i) del presente articolo; il volume residenziale massimo pro capite, come prescritto

dal D.M. 1444/68, è fissato in 100 mc/ab. Nell'ambito delle zone "C1" l'edificazione avverrà tramite piani particolareggiati o piani di lottizzazione convenzionati.

**Z.T.O. D2 - NUOVE ZONE PER INSEDIAMENTI INDUSTRIALI**

Nell'ambito delle zone D2 è consentito l'insediamento di stabilimenti industriali e delle relative aree ed impianti di servizio; sono inoltre ammesse aree ed impianti per le attività di autotrasporto, di interscambio, di deposito, per le attività espositive e di vendita all'ingrosso di prodotti semilavorati e finiti per l'edilizia e l'agricoltura nonché macchine ed attrezzature per la produzione, per il movimento, per lo scavo e per il trasporto pesante; sono inoltre ammesse le attività produttive altrove nocive o moleste e i depositi di prodotti chimici per l'industria e per l'agricoltura, di combustibile, di gas in bombole, purché vengano rispettate le norme di legge, per la sicurezza ed i relativi impianti vengano opportunamente isolati, protetti e sorvegliati; sono in ogni caso vietati gli insediamenti di attività lavorative moleste, dannose o inquinanti, che non diano sufficiente garanzie di ottemperanza ai requisiti minimi di accettabilità previste dalle norme vigenti.

**6.2 IL PRG DI COMISO**

Il PRG vigente del comune di Comiso è stato adottato con delibera del Consiglio Comunale n.23 del 22.1.1994, e approvato dopo il parere di rielaborazione parziale del Comitato Regionale all'Urbanistica n.625 del 22.4.1998, con D.DIR. n. 667 del 4.12.2001 .

Il piano articola la città in tessuti in relazione alla storia, all'impianto viario, ai tipi edilizi e alle connotazioni sociali e detta norme volte al recupero delle qualità dell'abitare e delle permanenze di valore ambientale e storico.

Il principio generale che si è inteso seguire è quello di definire elementi regolatori del disegno utilizzando le valenze dei luoghi. Il grande arco dei servizi che cinge e perimetra la città a nord diviene l'elemento ordinatore dello sviluppo e del margine attuale della città servendo anche il sistema abitativo delle case sparse.

Nessuna delle Zone Territoriali Omogenee individuate dal PRG di Comiso viene interferita dal corridoio di progetto. L'unica interferenza diretta è con un'area individuata a "rischio archeologico" che ricade sul confine tra i territori di Comiso e Vittoria, in contrada Bosco Rotondo, nei pressi dell'area aeroportuale; quest'ultima, lambita dal tracciato senza essere interferita, è perimetrata dal piano come area militare.

**6.3 IL PRG DI CHIARAMONTE GULFI**

Il vigente Piano Regolatore Generale del comune di Chiaramonte Gulfi è stato adottato dal Consiglio Comunale con delibera n.89 del 3.12.1994 e successivamente approvato, dopo l'adeguamento dello stesso ai pareri del C.R.U. n. 480 e n. 485 del 23 aprile e 22 maggio 1997, con Decreto Assessoriale n. 543 del 17.10.1997 .

Le uniche interferenze del corridoio di progetto con la zonizzazione del PRG si rilevano alla fine del tracciato, in corrispondenza dell'innesto con la SS 514, dove il piano individua delle aree destinate alla agricoltura specializzata.

7. IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE AREE PROTETTE

La definizione del sistema dei vincoli vigenti nell’area di indagine è scaturita principalmente dall’analisi e dalla sovrapposizione dei principali strumenti di pianificazione vigenti sul territorio; da questo studio è scaturito spesso un significativo margine di incoerenza dei perimetri di alcune aree vincolate ai diversi livelli della pianificazione, (ad es. aree a rischio archeologico da PRG ed aree a vincolo archeologico dal PTPR/ aree di interesse archeologico dal PTP nel tratto ricadente nel Comune di Vittoria); queste difformità, probabilmente dovute in parte alle diverse scale di riferimento e in parte a sensibili differenze temporali nella redazione dei diversi strumenti urbanistici, è stata superata facendo riferimento per i vincoli ambientali alla carta redatta dalla Soprintendenza ai beni culturali e ambientali della provincia di Ragusa che ha sintetizzato a scala comunale le indicazioni dei piani sovraordinati, ed è diventata di riferimento anche per i comuni per i quali il PRG non ha recepito le indicazioni contenute.

Il tracciato di progetto va ad interferire direttamente con:

- Fasce di rispetto dei corpi idrici ai sensi del D.Lgs 42/04 (ex L. 431/85)
- Aree di interesse archeologico
- Vincoli aeroportuali per ostacoli alla navigazione, disciplinati dalla Legge 4 febbraio 1963, n.58 “modificazioni e aggiunte agli articoli dal 714 al 717 del codice della navigazione”, in particolare per aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno:
- Prossimità a beni architettonici tutelati dal Piano Territoriale Provinciale

Su territorio in analisi, anche se non direttamente interferenti con il tracciato, insistono inoltre:

- Vincolo Boschivo ai sensi del D.Lgs 42/2004
- Vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/23
- il perimetro del Sito di Interesse Comunitario “Vallata dell’Ippari (Pineta di Vittoria)”
- Il perimetro della Riserva Naturale Orientata “Pini d’Aleppo”, istituita Con il D.A. n.536/90 dell’Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana i vincoli ambientali citati sono riportati negli

elaborati grafici “Carta dei Vincoli”, “Carta delle valenze architettoniche e culturali” e nell’elaborato “Carta degli Elementi di Interesse Naturalistico”, e i più significativi sono illustrati nel dettaglio nei paragrafi che seguono.

7.1 SITI DI INTERESSE COMUNITARIO

Il corridoio di progetto non interferisce direttamente alcuna area classificata come SIC o ZPS.

A sud ovest dell’area interessata dall’infrastruttura in oggetto, ai margini dell’abitato di Vittoria, è il perimetro del Sito di Interesse Comunitario “Vallata dell’Ippari (Pineta di Vittoria)”, che si estende su una superficie di 2.656 ha, sviluppandosi in verso sud ovest, in direzione della costa.


Nel formulario standard di riferimento del sito, tra le principali caratteristiche, si legge:

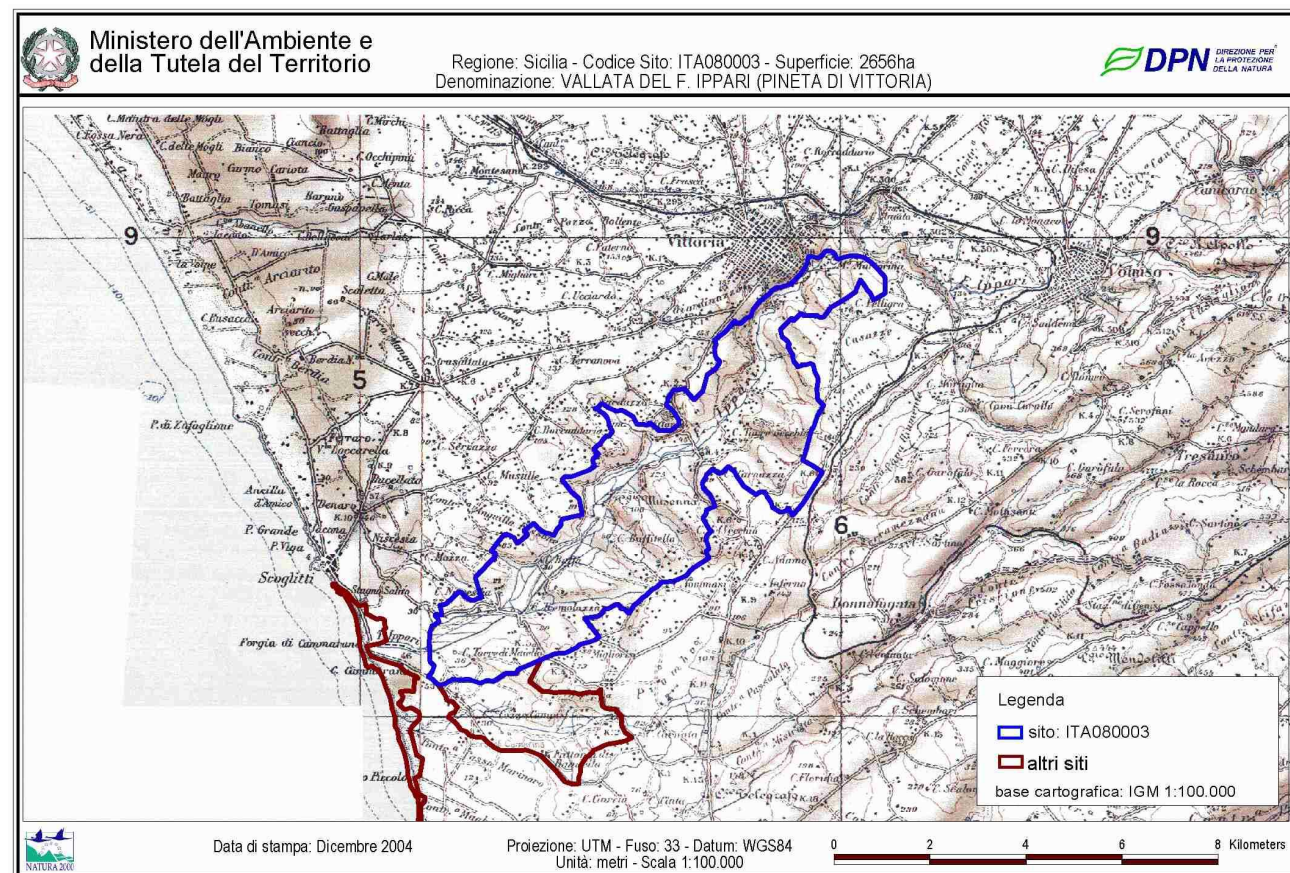
*Bioclima termomediterraneo inferiore semiarido, termomediterraneo inferiore secco. Substrati marnosi per in quali la pineta costituisce un edafoclimax.*

*Uno dei pochi esempi di pinete naturali a Pinus halepensis della Sicilia. Peculiari garighe con specie molto rare. Sito di eccezionale interesse geobotanico.*

*Alta vulnerabilità: pericolo di incendio, taglio abusivo, discariche.*



 Provincia Regionale di Ragusa	POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA  STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO <b>Relazione Generale</b>	SIS S.r.l. (Mandataria) A&S Engineering S.r.l. BONIFICA ITALIA S.r.l. CO.RE. INGEGNERIA OMNISERVICE Engineering S.r.l.
---	--	--



**Fig. 4 – Perimetro del SIC “Vallata dell’Ippari (Pineta di Vittoria)”**

Ad oggi il sito non dispone di un piano di gestione; la Regione Siciliana, nell’ambito della misura 1.11 del complemento di programmazione al POR Sicilia 2000-2006 “Sistemi territoriali integrati ad alta naturalità”, nel giugno del 2007 ha avviato le procedure per la redazione del piano, individuando la provincia di Ragusa come beneficiaria dei finanziamenti stanziati a questo scopo.

Nell’area più prossima al tracciato, il perimetro del sito interessa delle aree interne alla Riserva Naturale Orientata “Pini d’Aleppo”, di cui al paragrafo seguente.

## 7.2 RISERVA NATURALE ORIENTATA “PINI D’ALEPPO”

La riserva non è interferita dal tracciato di progetto. Il corridoio delle opzioni di progetto è situato a nord-est della Riserva, ad una distanza minima di circa 1700 m. pertanto non si ravvisa alcuna criticità riguardo agli obiettivi di conservazione della riserva; tuttavia, per completezza di informazione, di seguito si rende conto sinteticamente dei contenuti paesistici e ambientali del sito.

La Riserva Naturale Orientata “Pino d’Aleppo” è stata istituita Con il D.A. n.536/90 dell’Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana ed è affidata in gestione alla Provincia Regionale di Ragusa.

La riserva ricade nei territori comunali di Vittoria, Comiso e Ragusa ed ha un’estensione di circa 3000 ettari tra area di riserva (zona A) e area di prereserva (zona B).

a zona A non è costituita da un unico territorio ma da una serie di aree poste prevalentemente lungo i versanti della valle del fiume Ippari, con una distribuzione cosiddetta a “macchia di leopardo”, circondate dalle aree di prereserva o zona B, che rappresentano le fasce di protezione.

Nella riserva, sia in zona A che in zona B, le attività e gli interventi da effettuare sono normati da un apposito regolamento emesso con D.A. n. 536/90.

Il territorio è stato individuato come una riserva naturale orientata in considerazione delle finalità istitutive indicate nello stesso decreto : “...di salvaguardare le formazioni residue autoctone di *Pinus halepensis* e di ricostituire la pineta nelle aree a gariga degradata per azione dell’Uomo”.

La riserva occupa la parte bassa del corso del fiume Ippari e ricade geologicamente nella zona di transizione verso l’avanfossa Gela-Catania, identificata come Piana di Vittoria.

Il fiume è impostato su strutture tettoniche (Faglie) a direzione Sud Ovest – Nord Est, ricoperte da depositi alluvionali. Dal punto di vista altimetrico si passa dalla quota di circa 40 metri s.l.m. di C.da Cammarana e Salina, alla quota di 100 metri slm di C.da Poggio Musenna, Castelluccio e Cappellaris fino ai 180 metri slm sotto l’abitato di Vittoria.

Il territorio è situato tra il limite sud occidentale dell’altipiano ibleo e il limite meridionale della piana di Vittoria - Comiso e la morfologia del paesaggio è strettamente connessa con il diverso grado di erosione delle rocce affioranti.

La valle si presenta larga a fondo piatto con abbondanti depositi alluvionali. La sua particolare ampiezza nell’area compresa tra l’abitato di Vittoria e la foce, ha consentito l’insediamento dell’Uomo che ha utilizzato i terreni per l’agricoltura. Verso la foce erano presenti in passato vaste aree paludose: attualmente dopo le bonifiche dei primi decenni del XX secolo, sono prosciugate. Allo stesso periodo risale la costruzione di argini artificiali del fiume per evitare il divagamento. Alla foce erano presenti imponenti cordoni dunali che attualmente sono stati distrutti dall’Uomo che ne ha prelevato la sabbia.

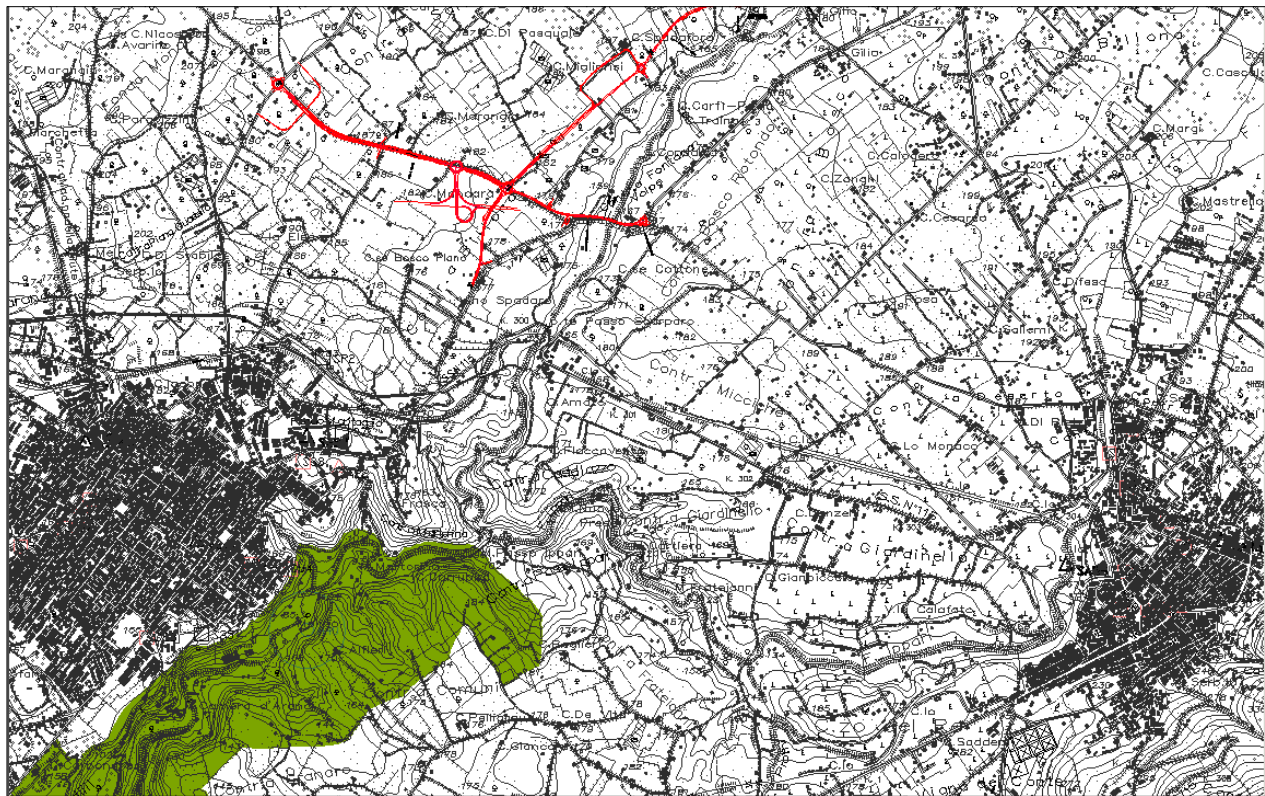
Uscendo dal centro abitato di Vittoria e dirigendosi verso S. Croce Camerina, si incontra, su terreni di rocce biancastre e tenere (Trubi), una vegetazione particolare costituita essenzialmente da un sottobosco di



Rosmarino, Timo e Lentisco che accompagna un bosco di pini particolari, dal portamento contorto e sofferente: i Pini d'Aleppo (*Pinus halepensis*).

Lungo la valle del fiume Ippari, in particolare nelle zone più impervie, questa specie non è rara e costituisce una pineta per la quale gli studiosi hanno ipotizzato un'origine autoctona e naturale.

Il Pino d'Aleppo, allo stato spontaneo, è oramai scomparso dal resto della Sicilia, solo in quest'area localizzata lungo la valle dell'Ippari, vegeta con un rigoglio, un disordine ed un corteggio di specie minori che ha permesso di ipotizzare che essa rappresenti un lembo relitto dell'originaria foresta che ricopriva in passato il territorio.



**Fig. 5 – I confini della riserva rispetto all'intervento in progetto**

Il Pino d'Aleppo è una delle specie di pino litoraneo che è possibile rinvenire nelle pinete delle terre circummediterranee. E' un albero elegante e dal portamento estroso, più variamente e riccamente ramificato degli altri pini litoranei (Pino domestico, Pino da pinoli, ecc). La chioma è più rada e di colore più pallido, tondeggiante in alto, ma talvolta variamente suddivisa sui rami e sui tronchi contorti. Vive di preferenza sui suoli e sulle rocce calcaree nella fascia più calda ed asciutta dei nostri litorali, là dove per ragioni climatiche non riesce ad insediarsi il querceto. E' l'albero più adatto a rimboschire sterili litorali, nei quali anche la tipica macchia

mediterranea riesce stentatamente a svilupparsi, al suo riparo può, invece, crescere rigogliosa. In Italia si rinviene fino a modeste altitudini, ma in altre terre mediterranee poste a latitudine più basse, come quelle n-africane, può arrivare sino ai 1500-1700 m di altitudine. L'areale del Pino d'Aleppo è strettamente e schiettamente mediterraneo, infatti comprende le coste più calde dalla Spagna all'Asia Minore, dal Marocco alla Siria. Il sottobosco delle pinete a Pino d'Aleppo è rappresentato da una ricca macchia con elementi termofili, fra cui sovente si trova l'Oleastro ed il Carrubo (*Ceratonia siliqua*) e le altre specie caratteristiche del più caldo climax mediterraneo: l'Oleo-Ceratonion. Lungo la vallata del fiume Ippari, oltre al Pino d'Aleppo, è possibile trovare rari, maestosi e secolari esemplari di Lentisco (*Pistacia lentiscus*), di Ilatro sottile (*Phillyrea angustifolia*), di Alaterno (*Rhamnus alaternus*). Sono stati rinvenuti esemplari isolati di Terebinto (*Pistacia terebinthus*). Nella zona più prossima al mare vegeta la rara Quercia spinosa (*Quercus coccifera*), il Ginepro (*Juniperus phoenicea*), la Ginestra bianca (*Retama ractam*).

Altre specie rinvenute nel territorio della Riserva sono l'Assenzio (*Artemisia arborescens*), la Palma nana (*Chamaerops humilis*), l'Efedra (*Ephedra fragilis*), varie specie di Eufobia, la Calicotome (*Calicotome spinosa*), il Timo (*Thymus capitatus*), l'Ononide (*Ononis ramosissima*), il Rosmarino (*Rosmarinus officinalis*), la Thymilea hirsuta, l'Erica, la Ferula, la Salsapariglia, varie specie di Orchidee, tra cui anche specie inserite nella Direttiva 92/43/CEE – Habitat, quale *Ophris lunulata*. E' stato redatto un primo catalogo floro-vegetazionale delle specie presenti e tra questa è risultata la più vasta popolazione conosciuta di una specie endemica, *Muscari gussonei*, anch'essa specie di interesse comunitario essendo inserita nella Direttiva 92/43/CEE Habitat. Lungo le rive del fiume è presente la tipica vegetazione ripariale dei fiumi delle nostre latitudini: Pioppi, Salice Comune, Salicone, ecc., anche se ciò che attira immediatamente la nostra attenzione è la presenza di un folto e rigoglioso Canneto (*Arundo donax*). Le canne in passato avevano un'ampia gamma di utilizzazioni: erano, infatti, utilizzate in agricoltura per sostenere le viti e gli ortaggi, per fare cannizzate, per realizzare panieri e canestri, per la costruzione di tetti ecc.

La fauna che è possibile rinvenire all'interno della R.N.O. "Pino d'Aleppo" è varia e composita. Tra i Vertebrati sono presenti i rappresentanti dei Mammiferi, quale la Donnola (*Mustela nivalis*), il Riccio (*Erinaceus europaeus*), l'Istrice, il Coniglio (*Oryctolagus cuniculus*), la Lepre, la Volpe (*Vulpes vulpes*), il Topo Quercino, il Ratto (*Rattus rattus*), l'Arvicola (*Arvicola terrestris*), il Toporagno (*Sorex araneus*), varie specie di Pipistello, Gatti e Cani inselvatichiti. La classe degli Uccelli è degnamente rappresentata in quest'area da specie tipiche della pineta, quali: la Ghiandaia (*Coracias garrulus*), il Cardellino (*Carduelis carduelis*), il Verzellino (*Serinus canarius*), il Merlo (*Turdus merula*). Nelle zone più aperte è presente l'Upupa (*Upupa epops*).

7.3 VALENZE ARTISTICHE, ARCHITETTONICHE E STORICHE

Il tracciato di progetto non interferisce direttamente con i Beni storici ed architettonici individuati sul territorio tramite il piano territoriale paesaggistico regionale. Le informazioni di dettaglio di area vasta ad essi relativi sono state analizzate a partire dagli allegati cartografici del sistema antropico, all'interno del sottosistema insediativo ("Carta dei beni isolati"). Ulteriori integrazioni sono state acquisite tramite il piano paesaggistico della provincia di Ragusa, negli ambiti 15,16 e 17 ("Beni storico-culturali - Beni isolati").

Nella Carta delle valenze Artistiche, Architettoniche e Storiche (elaborati PD-IA10-AMB-CO15-16\_A) sono riportati i seguenti beni isolati, la cui rilevanza è prevalentemente medio-bassa:

Denominazione	Località	Comune	Classe	Rilevanza	Definizione	Coordinate
Cimitero	--	Vittoria	B3	n.c.	---	459499,00 ; 4089978,00
Mulino Nuovo	--	Vittoria	D4	n.c.	Mulino	461301,00 ; 4089864,00
Ex Villa Elsa	C.da Bosco Piano	Vittoria	D3	Bassa	Stabilimento serricolo	458930,40 ; 4091812,64
Villa Davide	C.da Bosco Piano	Vittoria	C1	Alta	Villa	459237,95 ; 4091653,66
Villa Forcone	C.da Forcone	Vittoria	C1	Media	Villa	459570,17 ; 4094044,05
Casa Forcone	C.da Falcone	Vittoria	D2	Media	Casa rurale	460188,89 ; 4095283,62
Masseria del Lupo	C.da Falcone	Vittoria	D2	Media	Masseria	460495,74 ; 4095471,98
Baglio Iacono	C.da Bosco Rotondo	Vittoria	D1	Media	Baglio	463670,23 ; 4093599,65
Villa Iacono	C.da Bosco Rotondo	Comiso	C1	n.c.	Villa	464825,00 ; 4094857,00
Mostrazzi Piccola	C.da Piano di Mola	Comiso	D1	Bassa	Masseria	464743,94 ; 4095500,25
Casa Scavo	C.da Cifali	Comiso	D2	Media	Casa rurale	465921,80 ; 4094839,54
Mulino Cifali	C.da Cifali	Comiso	D4	Media	Mulino	466331,03 ; 4094583,97
Mulino Luparello	C.da Calora	Chiaramonte G.	D4	Alta	Mulino	468346,83 ; 4095236,50
Mulino della Grotta	C.da Calora	Chiaramonte G.	D4	Media	Mulino	468627,58 ; 4095295,26
Mulino Ciavola	C.da Cifali Ganzeria	Chiaramonte G.	D4	Media	Mulino	469181,00 ; 4094863,00
Masseria Cifali G.	C.da Cifali Ganzeria	Chiaramonte G.	D1	Alta	Masseria	468773,88 ; 4094950,87
Casa Serravalle	C.da Serravalle	Chiaramonte G.	D1	Media	Masseria	466974,06 ; 4096036,93
Case Zottopera	C.da Roccazzo	Chiaramonte G.	D1	Media	Baglio	466950,44 ; 4098937,86
Villa Biviere	C.da Ponte	Chiaramonte G.	C1	Media	Masseria	468188,76 ; 4098720,13

ARCHITETTURA RELIGIOSA

B1 Abbazia, Collegi, Conventi, Monasteri

B2 Chiese

B3 Cimiteri, Ossari

B4 Edicole, Cippi, Croci, Monumenti Celebrativi

ARCHITETTURA RESIDENZIALE

C1 Ville, Casine

C2 Villette

C3 Pagliai, Grotte abitate, Ricoveri, Rifugi

C4 Borghi,

ARCHITETTURA PRODUTTIVA

D1 Bagli, Casali, Masserie

D2 Case rurali emagazzini con valenza paesaggistica

D3 Cantine, Oleifici, Palmenti, Trappeti

D4 Mulini

Sono altresì segnalati sui suddetti elaborati alcuni Beni censiti nel Piano di Sviluppo della Provincia; si tratta di case rurali come Casa Bertini, che è la più prossima al tracciato intorno al km 9+500 in Contrada Serravalle, nel comune di Chiaramonte Gulfi. La sua rilevanza è comunque bassa.

I beni storici e architettonici isolati sono riportati su carte tematiche consultabili online sul sito dedicato alla Pianificazione Paesaggistica della regione siciliana (<http://bca.regione.sicilia.it/ptpr/main/index.htm>).

7.4 I VINCOLI ARCHEOLOGICI

Come si evince chiaramente dall’ampia stratificazione delle aree individuate a tutti i livelli della pianificazione territoriale, la componente archeologica è fortemente presente nell’area interessata dal corridoio di progetto.

Le diverse scale delle perimetrazioni, che vanno da quella regionale a quella comunale, rendono inevitabilmente complessa l’esatta localizzazione dei confini dei siti individuati, sia per le aree sottoposte a vincolo che per quelle sottoposte a tutela. Peraltro, per motivi temporali, non tutti i piani regolatori dei comuni interessati hanno recepito gli indirizzi della pianificazione sovraordinata, creando alcune incongruenze sulle aree di confine (come ad esempio in contrada Bosco Rotondo, tra Comiso e Vittoria).

Il Piano Territoriale Regionale, facendo proprie le indicazioni delle linee guida del Piano Paesistico Regionale e adattandole alla scala di riferimento, localizza sul territorio in analisi svariate aree, definite “Aree di interesse archeologico tutelate dal piano provinciale”; il piano individua inoltre degli itinerari di interesse archeologico, suddividendo i percorsi in base alle caratteristiche dei siti interessati, ovvero preistorici, siculi, greci, romani e rupestri.

A livello comunale occorre fare delle distinzioni:

- il PRG di Vittoria non individua nel territorio in esame alcun vincolo archeologico, nonostante l’esistenza della carta dei beni paesaggistici redatta dalla Soprintendenza per i beni Culturali e Ambientali di Ragusa che individua sul territorio comunale delle aree a rischio archeologico, carta non recepita dal PRG vigente perché precedente alla sua redazione;
- il comune di Comiso individua e perimetra nelle tavole di PRG delle aree a rischio archeologico, anche se non completamente coerenti con quelle individuate dalla pianificazione sovracomunale; per l’area individuata in contrada Boscopiano, al confine con il comune di Vittoria, va segnalato che il perimetro “sconfina” al di là del limite comunale, includendo una zona che, come detto, non è tutelata dal vigente PRG di Vittoria;
- il comune di Chiaramonte Gulfi, per l’area interessata dal corridoio di progetto, non individua alcuna presenza archeologica.

7.5 I VINCOLI AEROPORTUALI

L’analisi delle interazioni con i vincoli aeroportuali è stata condotta attraverso la sovrapposizione delle alternative di tracciato sulla carata dei vincoli aeroportuali riportata nell’ambito dello Studio di Fattibilità dell’intervento elaborato nel settembre 2004.

Le alternative di progetto si sviluppano per tutto il loro sviluppo nell’ambito dell’area sottoposta ai vincoli imposti dall’aeroporto di Comiso.

Tali vincoli sono relativi alla possibilità di costituire “ostacoli” nello spazio circostante l’aeroporto. Il terreno circostante e i manufatti all’interno o all’esterno del sedime aeroportuale, infatti, possono costituire importanti fattori limitanti, la cui rilevanza dipende dai requisiti fisici previsti per le piste e per le relative aree di sicurezza. Il metodo per valutare l’impatto di ogni ostacolo esistente o previsto all’interno del sedime o nelle sue vicinanze, è quello di definire particolari superfici di rispetto degli ostacoli, in relazione al tipo di pista ed all’uso che se ne vuol fare.


L’ENAC definisce tale metodo nel “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti”, in cui sono riportate anche le azioni da intraprendere nel caso di oggetti che forino tali superfici. Esse devono tenere conto di:

1. Natura dell’ostacolo e sua collocazione rispetto all’origine della superficie, al prolungamento dell’asse pista, alle traiettorie usuali di decollo e di avvicinamento e ad altri ostacoli esistenti;
2. Entità dell’infrazione;
3. Pendenza della superficie definita dall’origine della superficie di rispetto e dalla sommità dell’ostacolo stesso;
4. Volume e tipo di traffico aereo dell’aeroporto;
5. Tipo di procedure strumentali pubblicate per l’aeroporto.

Le misure di sicurezza che l’ENAC adotta includono:

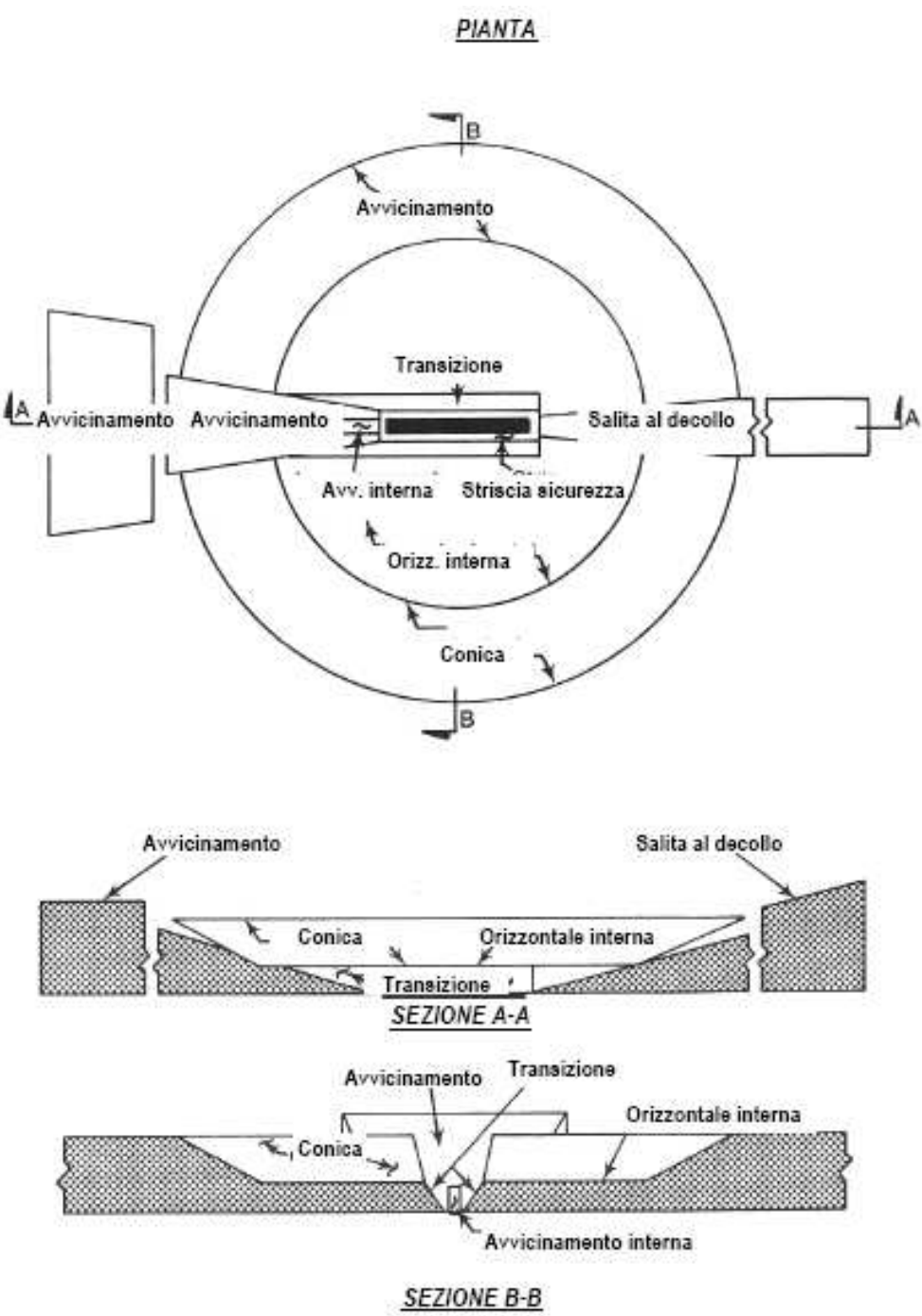
1. Pubblicazione tramite AIP-Italia di appropriate informazioni;
2. Segnalazione e illuminazione ostacolo;
3. Modifica delle distanze dichiarate;
4. Limitazione dell’uso della pista ai soli avvicinamenti a vista;



 Provincia Regionale di Ragusa	POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA  STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO <b>Relazione Generale</b>	SIS S.r.l. (Mandataria) A&S Engineering S.r.l. BONIFICA ITALIA S.r.l. CO.RE. INGEGNERIA OMNISERVICE Engineering S.r.l.
--	--	--

5. Restrizioni su tipo e intensità del traffico.

Il Regolamento stabilisce inoltre che “nuovi manufatti o estensioni degli stessi, non possono forare la superficie di avvicinamento o quella di transizione, fatta eccezione nel caso in cui è dimostrato all’ENAC con studi aeronautici che esso risulterebbe in ombra rispetto ad un esistente manufatto inamovibile” e che “nuovi manufatti o estensioni degli stessi, non possono forare la superficie di salita al decollo, la superficie orizzontale interna, la superficie conica e la superficie orizzontale esterna, fatta eccezione nel caso in cui è dimostrato all’ENAC con studi aeronautici che esso risulterebbe in ombra rispetto ad un esistente manufatto inamovibile oppure è dimostrato che questo non influirebbe negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse”.



Superfici di separazione ostacoli – fonte “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti”, ENAC

L’elaborato “Carta dei vincoli aeroportuali” riporta i perimetri delle zone vincolate nelle quali le superfici di limitazione degli ostacoli hanno caratteristiche differenti:

Zona 1 – divieto assoluto di costituzione ostacoli;

Zona 2 – possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie inclinata avente:

- pendenza  $h/d^*=1/50$  a partire dalla quota di 206 m s.l.m.;
- origine a 300 m dal perimetro aeroportuale.

Zona 3 - possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie inclinata avente:

- pendenza  $h/d^*=1/50$  a partire dalla quota; di 238 m s.l.m. e sino alla quota massima di 265 m s.l.m.;
- origine a 300 m dal perimetro aeroportuale.

Zona 4 - possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie inclinata avente:

- pendenza  $h/d^*=1/40$  a partire dalla quota di 265 m s.l.m.;
- origine a 3.000 m dal perimetro aeroportuale;
- limite esterno a 15.000 m dal perimetro aeroportuale.

Zona 5 - possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie inclinata avente:

- pendenza  $h/d^*=1/7$  a partire dalla quota del corrispondente tratto di perimetro aeroportuale e sino ad una quota massima di 265 m s.l.m.;
- origine lungo il perimetro aeroportuale;
- limite esterno a 300 m dal perimetro aeroportuale;

Zona 6 - possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie orizzontale posta a quota 265m s.l.m., ovvero 45 m al di sopra del livello medio dell'aeroporto;

Zona 7 - possibilità di costituzione ostacoli limitati in altezza da una superficie inclinata avente:

- pendenza  $h/d^*=1/20$  a partire dalla quota di 265 m s.l.m.;
- origine a 3.000 m dal perimetro aeroportuale;
- limite esterno a 5.000 m dal perimetro aeroportuale.

*\*  $h/d$ = Rapporto tra altezza e distanza dall'origine della superficie.*

Il tracciato di progetto presenta le seguenti interferenze con i vincoli aeroportuali:

- tratto km 1+640 – km 4+000 ca – ricade in zona 7;
- tratto km 4+000 – km 7+900 ca – ricade in zona 6;
- tratto km 7+900 – km 8+300 ca – ricade in zona 5;
- tratto km 8+300 – km 9+740 ca – ricade in zona 6;

- tratto km 9+740 – km 11+220 ca – ricade in zona 3;
- tratto km 11+220 – km 12+700 ca – ricade in zona 6;
- tratto km 12+700 – km 14+110 ca – ricade in zona 4.

Le effettive interferenze dell'intervento in progetto con le superfici definite dai vincoli aeroportuali, sono riferibili solamente agli eventuali elementi verticali connessi ai tracciati (impianti di illuminazione).


8. SINTESI DELLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO PROGRAMMATICO-TERRITORIALE

In questo paragrafo si riassumono schematicamente le interferenze del tracciato in progetto e le prescrizioni dei vari livelli della pianificazione territoriale e urbanistica e il sistema dei vincoli e delle aree protette.

- Le Linee guida del PTPR:  
  
il progetto non presenta alcuna incoerenza o incompatibilità con le disposizioni del piano; le indicazioni rispetto a vincoli e tutele rimandano alla pianificazione locale, e rispetto ad essa sono state prese in considerazione nel dettaglio.
- Il Piano regionale dei trasporti:  
  
il piano, nell'affrontare il tema del riassetto della rete aeroportuale siciliana, sottolinea l'importanza strategica del sito dell'ex base NATO di Comiso, assegnandogli il ruolo di terzo aeroporto dell'isola, dopo quelli di Palermo e Catania. In questa ottica, il collegamento di due tra le principali arterie dell'area quali la SS115 e la SS514 e il sito aeroportuale è assolutamente coerente con la linea seguita dal piano settoriale.
- Il Piano Territoriale Provinciale di Ragusa:  
  
il progetto in esame costituisce integralmente uno dei Programmi di Settore individuati dal piano provinciale, il Programma viabilità e trasporti "E1b - Asse di connessione fra la S.S. 115 e la S.S. 514". Questo programma è inserito tra le "azioni dirette" progettate dal piano che derivano direttamente dal Programma Opere Pubbliche 1998-2000, lo strumento amministrativo di programmazione della spesa del Settore. e che, come evidenziato nel programma di attuazione del piano, hanno cogenza immediata sugli strumenti urbanistici sottordinati. Si evidenzia che lo sviluppo planimetrico del tracciato in studio non coincide con quello individuato dal PTP.
- La Pianificazione Comunale:

come illustrato nei precedenti paragrafi, il progetto non trova alcun riscontro all'interno dei Piani Regolatori Generali vigenti dei tre comuni interessati dal tracciato; queste incoerenze sono però superate dal carattere prescrittivo del Programma di Settore di riferimento del Piano Territoriale Provinciale che, come detto al punto precedente, acquista carattere di cogenza immediata sulla pianificazione locale. Il tracciato, nei territori di Comiso e Vittoria, si sviluppa esclusivamente in zone agricole. L'unica interferenza riscontrabile con la zonizzazione è quella con alcune aree agricole specializzate nel comune di Chiaramonte Gulfi, a fine tracciato.

- Il Sito di Interesse Comunitario "Vallata dell'Ippari (Pineta di Vittoria)"  
  
non esiste alcuna interferenza, diretta o indiretta, con gli obiettivi di tutela del S.I.C. (peraltro ubicato a distanza considerevole, oltre 1,4 km, dal tracciato).
- La Riserva Naturale Orientata "Pini d'Aleppo":  
  
non esiste alcuna interferenza, diretta o indiretta, con gli obiettivi di tutela della Riserva Naturale Orientata, il cui perimetro è a una distanza minima dal tracciato di 1700 m circa.
- I vincoli paesaggistici di cui al D.Lgs. 42/2004  
  
le interferenze del tracciato in progetto con vincoli di natura paesaggistica sono esclusivamente quelle con le fasce di rispetto fluviale del torrente Volpe. Il tracciato si sviluppa per circa il 9 % della lunghezza complessiva all'interno di tali fasce.
- I vincoli archeologici:  
  
il tracciato di progetto interferisce con due aree di interesse archeologico: un brevissimo tratto in corrispondenza del collegamento con l'attuale SS115, sulla SP 68 in C.da Bosco Piano nel territorio di Vittoria, e l'altra nel tratto in sede sulla SP 98 in prossimità dell'aeroporto di Comiso.

 Provincia Regionale di Ragusa	POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI FRA LA S.S. N. 115 TRATTO COMISO-VITTORIA, IL NUOVO AEROPORTO DI COMISO E LA S.S. N. 514 RAGUSA-CATANIA  STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO <b>Relazione Generale</b>	SIS S.r.l. (Mandataria) A&S Engineering S.r.l. BONIFICA ITALIA S.r.l. CO.RE. INGEGNERIA OMNISERVICE Engineering S.r.l.
--	--	--

▪ I vincoli aeroportuali

Il tracciato in progetto si sviluppa in gran parte in un territorio sottoposto a vincoli aeroportuali restrittivi, che rendono necessarie valutazioni aeronautiche specifiche con riferimento al “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti” ENAC. Le interferenze specifiche sono le seguenti:

- ✓ tratto km 1+640 – km 4+000 ca – ricade in zona 7;
- ✓ tratto km 4+000 – km 7+900 ca – ricade in zona 6;
- ✓ tratto km 7+900 – km 8+300 ca – ricade in zona 5;
- ✓ tratto km 8+300 – km 9+740 ca – ricade in zona 6;
- ✓ tratto km 9+740 – km 11+220 ca – ricade in zona 3;
- ✓ tratto km 11+220 – km 12+700 ca – ricade in zona 6;
- ✓ tratto km 12+700 – km 14+110 ca – ricade in zona 4.

▪ La pianificazione dell’assetto idrogeologico

il territorio interessato dal tracciato in progetto non presenta alcuna criticità legata agli strumenti di pianificazione dell’assetto idrogeologico. Il Piano stralcio denominato “Bacino Idrografico del Fiume Ippari (080) ed aree comprese tra il bacino del F. Acate –Dirillo (079) e il bacino del F. Irminio (081)” , che norma l’area in oggetto, non ha individuato alcuna situazione di rischio, pericolosità o attenzione riferibile al tracciato in progetto.